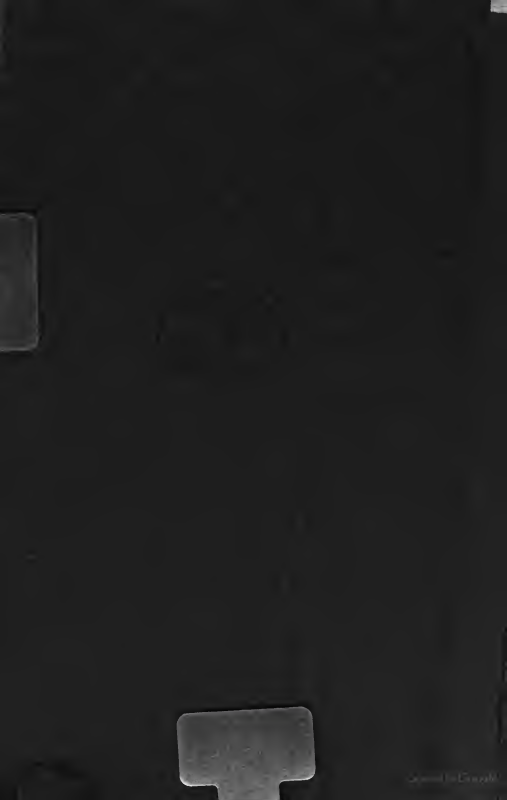


# Die touristik

Leo Woerl




Die Touristik
Das Wanderleben
in unserer Zeit.





# Die Touristik

oder

## Das Wanderleben in unserer Zeit.

Eine Anregung

zur Pflege und Förderung vaterländischer Gesinnung.

Allen Naturfreunden und Wanderlustigen

dargeboten

von

**Leo Woerl,**

Herausgeber der Woerl'schen Reisebücher.

Mit 30 Illustrationen und Verzeichnissen der Touristen-, Alpen- und Verkehrs-Vereine und einer Eisenbahn-Uebersichtskarte.

Leipzig 1902.

**Woerl's Reisebücher-Verlag,**

Kaiserl. und Königl. Hofverlagshandlung.

*)Wandern, wandern möcht' ich gerne,
Mit den Wolken möcht' ich ziehen,
Mit den Wolken möcht' ich fliehen
In die weite, weite Ferne.

In die weite, weite Ferne
Möcht' ich frohen Mutes eilen,
Möchte viele tausend Meilen
In die Fremde wandern gerne.

In die Fremde wandern gerne
Möcht' ich lieber heut' als morgen,
Wie der Vogel ohne Sorgen
In die weite, weite Ferne!

Maximilian Schmidt
genannt Waldschmidt.



*) Aus: Meine Wanderung durch 70 Jahre.
Autobiographie von Maximilian Schmidt. 2 Bändchen 1902.

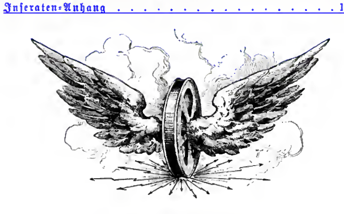


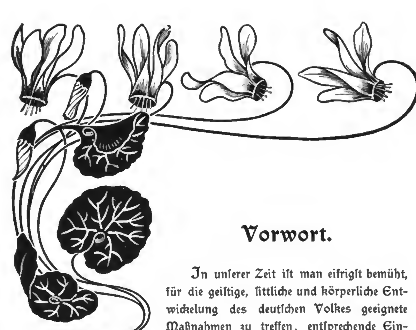
**Wandern.**

Bleibe nicht am Boden heften,
Frisch gewagt und frisch hinaus!
Kopf und Arm mit heitern Kräften!
Überall sind wir zu Haus
Wo wir uns der Sonne freuen
Sind wir jeder Sorge los —
Daß wir uns mit ihr zerstreuen,
Darum ist die Welt so groß.

Goethe.

# Inhaltsverzeichnis.





# Vorwort.

In unserer Zeit ist man eifrigst bemüht, für die geistige, sittliche und körperliche Entwickelung des deutschen Volkes geeignete Maßnahmen zu treffen, entsprechende Einrichtungen zu schaffen und in jeder Hinsicht aufklärend und belehrend zu wirken. Auch bestrebt man sich, das Nationalbewußtsein zu kräftigen, und empfiehlt, um diesen Zweck zu erreichen, die häufigere Veranstaltung von Nationalfesten und, in Verbindung damit, die Pflege volkstümlicher deutscher Spiele und gesunder Leibesübungen, insbesondere die Förderung des Turnens. Diese Bestrebungen sind sehr anerkennenswert, und im Hinblick auf das jetzt überhandnehmende vielfach undeutsche und fremde Sportwesen erscheinen sie als durchaus notwendig, um den alten biedern deutschen Volkscharakter, deutsche Sitten und Gebräuche, überhaupt das echte deutsche Wesen wieder zu voller Geltung zu bringen. Doch vollkommen wird dieser Zweck durch solche, immerhin nur einseitig wirkende Bestrebungen nicht erfüllt. „In einen gesunden Körper gehört auch ein gesunder Geist.“ Nicht nur körperlich gesunden und erstarken soll das deutsche Volk, sondern auch geistig; vor allem soll es deutsch denken und fühlen, soll es das Vaterland schätzen, dessen Geschichte und Entwickelung auf allen Gebieten verstehen und achten lernen. Nationale Gesinnung, Liebe zum Vaterlande und eine weitgehende Teilnahme für dieses ist Grundbedingung für jeden, der mithelfen will, das Volks-

wohl zu heben und den Volksgeist zu veredeln. Eine wichtige Aufgabe unserer Zeit ist es daher, den schädlichen und verderblichen Auswüchsen des jetzt, namentlich im Großstadtleben herrschenden sogenannten „modernen" Zeitgeistes, soweit sie sich im übertriebenen undeutschen Sportwesen, im Nachahmen fremder Sitten und Gebräuche und durch allzu rege Vorliebe für ausländisches Kulturleben, für ausländische Litteratur und Kunst bemerkbar machen, in geeigneter Weise entgegen zu treten. Dem „modernen" Wesen muß, soweit es in eben erwähnter Beziehung zum Unwesen ausgeartet ist, Einhalt geboten, das echte Deutschtum muß wieder mehr gewürdigt werden und zu voller Geltung kommen. Um dies, wenn auch nur annähernd, zu erreichen, sind noch andere, wirksamere Maßnahmen erforderlich als das immerhin hochanzuerkennende Turnen, die gemeinschaftlichen Spiele, sowie Veranstaltungen von Nationalfesten und die Pflege von Leibesübungen überhaupt. Als zweckdienlich hierfür kommt hauptsächlich die deutsche Touristik, das Reisen und Wandern zu Fuß in Betracht, dessen Pflege und Förderung als Notwendigkeit für die Schaffung eines gesunden deutschen Volkstums immer noch nicht genügend anerkannt wird. Das volkstümliche Reisen und Wandern ist, wie die folgenden Ausführungen zeigen, in hohem Maße und in erster Linie geeignet, in wirksamer Weise zur Volksbildung und Volksgesundung beizutragen.

Über das Wesen der Touristik — des „Wanderreisens" — insbesondere über die Bedeutung derselben als allgemeines Bildungsmittel sowie als Mittel zur Kräftigung des Nationalbewußtseins ist bisher fast nichts für die breite Öffentlichkeit in Deutschland geschrieben worden, und daher hoffen wir, daß dieser erste Versuch freundliche Aufnahme und gebührende Aufmerksamkeit finden möge.

Angeregt wurde unsere vorliegende Schrift, soweit sie die Fußtouristik betrifft, durch ein bewährtes Mitglied eines Berliner Touristenklubs, Herrn Johs. Warlitz, welcher die sehr beachtenswerten Auseinandersetzungen und kritischen Betrachtungen über Fußwanderungen und deren Bedeutung brachte.

Die Abhandlung über Radtouristik verdanken wir dem Schriftsteller und Weltreisenden Herrn Friedrich Kallenberg, — die über Luftschifffahrt Herrn Schriftsteller Carl Buttenstedt, — und jene über Motorwagenfahrten Herrn Ferd. Spiegel.

Viele wertvolle Winke und Beiträge zu dem vorliegenden Gesamtbilde der „Touristik" haben bewährte Mitarbeiter des Woerl'schen Reisebücher-Verlags geliefert, wodurch es möglich wurde, die Schrift für die weitesten Kreise anregend zu gestalten.

Allen diesen hochgeehrten Mitarbeitern, besonders den Herren

Ingenieur A. Askenasy
Civil-Ingenieur L. v. Bernuth
Kgl. Reallehrer Dr. Ludw. Fränkel
Schriftsteller Bruno Garlepp
Redakteurin Frau C. Grübler
Gymnasialdirektor Flor. Hintner
Dr. Max Koppe
Konsistorialrat und Prälat Carl Landsteiner
Schriftsteller Albert Mandl
Philipp W. Rosenthal
Dr. Karl Ritter v. Scherzer
Direktor Carl Schlieper
Schriftsteller Siegmund Schneider
Schriftsteller G. M. Schuler
Oberstleutnant Hugo Stadelmann
Dr. med. E. Vogel
Prof. Dr. Anton Weber
Major Werber
Dr. Eberhard Graf Zeppelin

sei für ihre Mitwirkung hiermit der herzlichste Dank ausgesprochen.

Mögen nachfolgende Blätter in weiteren Kreisen anregend wirken, und diejenigen, die sich berufen fühlen, diese Frage zu fördern, uns mit ihren Erfahrungen und Kenntnissen bei einer etwa erforderlichen Neuauflage des Büchleins wohlwollend unterstützen!

Leipzig, 1902.

Leo Woerl,
Kgl. u. Kaisl. Hofbuchhändler,
Herausgeber der Woerl'schen Reisebücher.

Am Schlusse dieser Schrift findet sich ein Verzeichnis der Woerlschen Reisehandbücher, Städte- und Thalführer vergl. S. 105—109, welches gefl. Beachtung empfohlen wird. Die Woerl'schen Reisebücher sind durch alle Buchhandlungen zu beziehen, eventuell auch direkt von Woerl's Reisebücher-Verlag in Leipzig.


LEO WOERL
LEIPZIG

Lustig das Leben zu Fuß mit dem Wanderstab
Über die Berge hinauf und herab
Scheid' ich von einem, komm' ich zum ander'n hin,
Kommen und Scheiden erweckt mir den Sinn.
Dörfer und Mühlen, Wälder und grüne Au'n,
Schlösser und Burgen, lieblich zu schau'n.
Hoffm. von Fallersleben.

# Touristik im Allgemeinen.



Der deutschen Touristik, dem volkstümlichen gesunden Wanderreisen, ist bisher wenig ernste Beachtung geschenkt worden, was wohl einerseits auf die bei einem großen Teile der Bevölkerung noch herrschende Unkenntnis der touristischen Bestrebungen zurückzuführen, aber andererseits dem Umstande zuzuschreiben ist, daß man heutzutage die Bezeichnung „Tourist" allgemein auf jeden Sonntagsausflügler, Vergnügungsreisenden, Sommerfrischler und auch Radfahrer anwendet und durch Wesen und Gebahren all dieser oft zu ganz falschen Urteilen über die Touristensache veranlaßt wird. Es dürfte daher wohl von allgemeinem Interesse sein, zu erfahren, was unter Touristik zu verstehen, und wer als wirklicher Tourist anzusehen ist.

Zunächst muß der Begriff „Touristik", nicht zu verwechseln mit „Tourismus", erörtert werden. Man faßt unter der Bezeichnung „Touristik" kurz die vielseitigen Bestrebungen und die Wirksamkeit der deutschen Touristen-, Gebirgs-, Fremden-Verkehrs- und Verschönerungsvereine zusammen. Die Touristenvereine bezwecken hauptsächlich die Förderung der Kenntnis ihrer Vereinsgebiete in topographischer, geschichtlicher und naturwissenschaftlicher Beziehung; sie wollen deren landschaftliche Reize und Sehenswürdigkeiten den Einheimischen und Fremden bekannt und leicht zugänglich machen und veranstalten zu diesem Zweck gemeinsame Touren oder Wanderungen, wie der deutsche Ausdruck hierfür lautet, sowie gesellige Zusammenkünfte, in denen ein anregender Meinungsaustausch über unterwegs Gesehenes und Erlebtes gepflogen wird und auch entsprechende Vorträge gehalten werden. Die Gebirgs-, Fremden-Verkehrs- und Verschönerungsvereine bethätigen sich in der Hebung des Touristen- und Fremdenverkehrs besonders in ihren Vereinsgebieten, sie erleichtern den Besuch derselben und gestalten ihn angenehmer durch Herstellung und

Verbesserung von Wegen, durch Wegebezeichnungen und Schaffung von Aussichtswarten, Ruheplätzen, Schutzhütten u. s. w. sowie durch Einwirkung auf Verbesserung der Unterkunfts- und Verpflegungsverhältnisse und durch Erzielung von Beförderungserleichterungen bei den Eisenbahnen oder Posten und Schaffung von Wagenverbindungen. Auch die großen Alpenvereine, deren Thätigkeit sich teilweise auch auf reichsdeutsches Gebiet erstreckt, wirken in derselben Weise wie die letztgenannten Vereine. Alle diese Verbände verfolgen somit touristische Bestrebungen, die aber nicht nur den Touristen Vorteile und Vorzüge gewähren, sondern auch, was jedem einleuchten wird, auf die Hebung des materiellen und geistigen Wohles der Gesamt-Bevölkerung gerichtet sind, also der Gesamtheit dienen.

Damit ist der Begriff Touristik aber noch nicht erschöpft. Unter Touristik im engeren Sinne versteht man regelmäßiges oder häufiges Reisen und Wandern zum Zwecke der Erlangung einer allgemeinen Kenntnis von Land und Leuten, Geschichte und Sage, sowie der Übersicht über die Gewerbe- und Kunstthätigkeit und des Überblickes über Volksleben und Volksverkehr. Jeder, der mit Verständnis reist und seine Wanderung genußreich und interessant gestalten will, wird diesen Gegenständen unterwegs stets seine volle Aufmerksamkeit widmen. — Das Reisen und Wandern erfordert aber, wenn es der Erholung und Anregung dienen soll, auch ein gereiftes Verständnis für die Behandlung aller dabei in Betracht kommenden Fragen; es bedingt ferner ein ziemlich eingehendes Vertrautsein mit den Verkehrsverhältnissen und der einschlägigen Litteratur, auch setzt es vor allem ein tiefes Empfinden für Naturschönheiten, ein verständnisvolles Betrachten des Volkslebens voraus. Touristik ist demnach ein weitgehender, Vieles umfassender Begriff, und diejenigen, die das Reisen und Wandern verstehen und dessen Vorteile in der richtigen Weise zu erfassen und ihre Erfahrungen auf diesem Gebiete zu verwerten wissen, die wirklichen, sachkundigen Touristen, sowie auch die Touristenvereine, soweit sie als solche auftreten, haben mit ihren Anregungen und Förderungen ein allgemeines, nationales Bildungsmittel geschaffen, das namentlich für die großstädtische Bevölkerung von großer, nicht zu unterschätzender Bedeutung ist. Man sollte diesem Faktor daher mehr Beachtung schenken als bisher.

Wie oben schon erwähnt, betrachtet man jeden Vergnügungsreisenden, Ausflügler, Radfahrer 2c. im allgemeinen als „Touristen“. Im engeren Sinne ist „Tourist“ vorwiegend der Fußreisende, der Wanderer, welcher ein- oder mehrtägige Ausflüge unternimmt und den Reiz der Wanderung in der Natur voll und ganz erkennt, kurzum, die Vorteile des Reisens und Wanderns in dieser oder jener Hinsicht zu würdigen und zu schätzen weiß. Man ist zwar fast allgemein der Ansicht, Tourist sei die dem Französischen entlehnte, jetzt allgemein gebräuchliche Benennung für den Vergnügungsreisenden; aber diese Meinung ist ganz irrig. Denn der wirkliche Tourist, oder richtig verdeutscht, der Wanderer, verfolgt ganz

andere Bestrebungen als der sogenannte Vergnügungsreisende. Beide bilden zwei grundverschiedene Gattungen im großen Heer der Reiselustigen, und ihr Streben darf nicht durcheinander geworfen werden, was leider häufig geschieht; denn gerade dies giebt Veranlassung zu ganz unrichtigen Vorstellungen, welche die Bedeutung der Touristik als unwichtig erscheinen lassen. Der wesentliche Unterschied zwischen Tourist und Vergnügungsreisenden ist folgender: der Tourist oder Wanderer gestaltet seine Reisen und Wanderungen touristisch, d. h. er reist aus Lust am Wandern, er lernt Land und Leute in den so reich und doch verschieden gestalteten Gauen unseres Vaterlandes kennen oder strebt wohl auch über dessen Grenzen hinaus, erweitert seinen Gesichtskreis, empfängt neue, anregende Eindrücke und kräftigt zugleich seinen Geist und Körper. Der Vergnügungsreisende dagegen reist lediglich, um sich angenehm zu zerstreuen, zum Zeitvertreibe und weil es einmal „Mode" ist.

Der Hinweis auf diesen Unterschied erscheint umsomehr geboten, als der richtige Tourist, der Wandersmann, im jetzigen Reiseverkehr weniger zur Geltung kommt und auch unterwegs als solcher oft verkannt wird. Der Zug der Zeit hat es bewirkt, daß das eigentliche Wandern weniger Anklang findet und größere, ausgedehnte Fußtouren daher nur noch selten unternommen werden. Früher wanderte man, das Ränzel auf dem Rücken, tagelang dahin, heute hier und morgen dort rastend, und hatte dabei oft mit allerlei Schwierigkeiten zu kämpfen und Unbequemlichkeiten zu überwinden. Mancherlei kleine Anstrengungen mußten erduldet werden, nicht gerade zu gunsten der äußeren Erscheinung. Für dieses frische und urwüchsige, das geist- und körperstärkende Wandern zu Fuß, wie es das wahre Touristenleben mit sich brachte, scheint jetzt meist kein wahres Verständnis mehr zu herrschen, und der bescheidene Wanderer, der ohne Rücksicht auf Rang und Stand sich draußen unerkannt im vollen breiten Menschenleben bewegt, wird oft als eine sonderbare, unmoderne Erscheinung betrachtet. Doch mit Unrecht! Das sollen die weiteren Auseinandersetzungen beweisen.

Das Reisen zu Fuß, das Wandern, soweit größere, mehrtägige Touren in Betracht kommen, wird, wie schon erwähnt, nur von einer Minderheit gepflegt. Der moderne Tourist fährt gewöhnlich mit der Eisenbahn oder auch im Automobil, bindet sich an den eisernen Schienenweg oder an die Landstraßen, von wo aus er natürlich nur sogenannte kleine Abstecher von meist nur eintägiger Dauer machen kann, oder er setzt sich, was jetzt häufiger geschieht, in den bekannten Touristenstandorten fest und unternimmt von da Ausflüge in die nähere Umgebung. In beiden Fällen wird aber fast immer nach der Schablone verfahren, d. h. die im gedruckten Reiseführer vorgeschriebenen Ausflüge 2c. werden ausgeführt. Solche vorgeschriebenen Touristenfahrten oder, richtiger ausgedrückt, modernen Vergnügungsreisen, werden jetzt allseitig bevor-

zugt, ausgedehnte, längere Wanderungen, wie gesagt, dagegen seltener unternommen, was an sich begreiflich ist. Denn der moderne Mensch, besonders der finanziell besser gestellte, anspruchsvollere Großstädter, der die gewohnten Bequemlichkeiten nicht entbehren kann, dem Zeitgeist entsprechend mehr Gewicht auf das geschmackvolle Äußere legt und welcher glaubt, auch unterwegs Standesrücksichten nehmen zu müssen, vermag sich dem Ungewohnten, d. i. den kleinen Anstrengungeu und Mühen, wie sie regelrechte touristische Leistungen mit sich bringen, selten anzupassen. — Der bescheidener und einfacher auftretende Wanderer, der wirkliche Tourist, der sich im Reiseverkehr nur sehr vereinzelt zeigt, findet daher nicht immer die gebührende Beachtung; die heutige Welt versteht ihn nicht, in den meisten Fällen wenigstens nur mit Beschränkung. Ausnahmen finden sich gewiß, z. B. in unserem Harz- und Thüringerwald, im Erz- und Riesengebirge, in der Fränkischen Schweiz, in den Gegenden des bayrischen Hochgebirges und in vielen Gauen der österreichischen Alpenländer ꝛc., die von fröhlichen Fußwanderern durchstreift werden, und wo ein bestaubter Wandersmann mit dem Stab in der Hand noch auf einen freundlichen Willkomm rechnen kann.



Ein Wanderer aus alter Zeit.

In kurzen Zügen ist damit die Art und Weise geschildert, in welcher sich einerseits die „Fuß-Wanderer“ andererseits die Vergnügungs- oder „modernen“ Reisenden draußen bewegen, und hiermit ist die Frage, wer in unserem Sinne wirklich als „Tourist“ anzusehen ist, im wesentlichen beantwortet.

Will man nun das Wesen der Touristik und ihre Bedeutung für den Einzelnen wie für die Gesamtheit richtig erkennen, so muß man vor allen Dingen, zunächst einleitend, dem Reiseverkehr im Sommer nähere Aufmerksamkeit widmen und dann besonders den allgemeinen Touristen-

verkehr etwas genauer betrachten. Man muß die vielen Reiselustigen in ihrem Thun und Treiben scharf beobachten, wird sie dann nach ihrem verschiedenartigen Auftreten und ihren Gepflogenheiten in besondere Gattungen teilen müssen und dabei finden, daß die meisten davon planlos und mit geringem Verständnisse in die Welt reisen, mithin Touristik im engeren Sinne nicht treiben.

## Touristik im Besonderen.

### Der gewöhnliche Tourist.

Der Wandertrieb der Deutschen ist uralt.
Sagt doch einer unserer Zeitgenossen:

„Es hat mich nicht gelitten
Daheim in Ruh' und Rast,
Bergauf, bergab geschritten
Bin ich in steter Hast;
Nun stellt sich and're Sehnsucht ein,
Möcht' wiederum zu Hause sein."

„Ich zog in die weite Welt hinaus,
Freimut gab mir's Geleite;
Bald kehr ich aus der Weite
Auch frohgemut wieder nach Haus."

Früher, in der Blütezeit des Handwerks, als es noch keine Eisenbahn gab, war es allgemein Brauch zu wandern. Man wanderte aber weniger zum Vergnügen, sondern hauptsächlich deswegen, um sich neue Kenntnisse zu erwerben und Land und Leute kennen zu lernen. Und nicht nur der Handwerker, auch der Kaufmann und Gelehrte wanderte. Erst später, mit der Schaffung besserer Verkehrsverhältnisse, durch die gewaltige Entwickelung des Eisenbahnwesens, das eine völlige Umgestaltung



Ein Postwagen im Schwarzwald in den 60er Jahren.

der Gewerbethätigkeit herbeiführte, überhaupt auf das gesamte Kulturleben verändernd einwirkte, verlor das Wandern in beruflicher und geschäftlicher Hinsicht an Bedeutung, und der ehemals so viel besungene, poetisch umhauchte Wanderbursche mit dem Sträußchen am Hute und dem Stab in der Hand verschwand fast ganz aus dem Alltagsleben. Jetzt hat der Reiseverkehr durch die modernen Verkehrsmittel eine gleichförmigere Gestaltung erhalten. Die Dampfkraft, die Mechanik, die so große Leistungen aufzuweisen hat, entführen jetzt den Menschen auf eisernem Schienenwege oder auf dem Automobil und Rade schneller, bequemer und, im Verhältnis zu früherer Zeit, auch billiger in die Weiten, und der Reiseverkehr hat dadurch einen außerordentlichen Aufschwung genommen. Das Reisen zum Vergnügen und zur Erholung, das früher nur von den Vornehmen gepflegt wurde und zu deren gesellschaftlichen Anstandspflichten gehörte, ist fast allgemein gebräuchlich, ja sogar Bedürfnis geworden, was mit Rücksicht auf unsere heutigen Lebensverhältnisse durchaus einleuchtend ist. Eine der wichtigsten Forderungen unserer Zeit besteht darin, daß nicht nur die begüterten Klassen, sondern auch die weniger Bemittelten so oft wie möglich des Genusses und Reizes einer längeren Reise, einer Wanderung in der herrlichen Welt teilhaftig werden und in freier Natur Heilung finden von den Wunden, die ihnen der Kampf ums Dasein geschlagen hat. Unsere Zeit, ihr Drängen und Hasten auf allen Gebieten, die geistige und körperliche Überanstrengung, die sitzende Lebensweise, die Verfeinerung und Verweichlichung in Sitte und Gewohnheiten verursachen oft leibliche Übel und bewirken leider auch Krankheitsanlagen, die natürlich wieder beseitigt werden sollen. Deshalb verläßt man auf einige Tage, Wochen oder Monate seine Wirkungsstätte und das tägliche Einerlei und dampft hinaus in entfernte Gegenden, um dort Ablenkung, Ruhe und Erholung zu suchen und zu finden, um in frischer Luft neue Kräfte für das tägliche Schaffen zu sammeln, denn

Die linden Lüfte sind erwacht,<br>
Der Sommer kam mit seiner Pracht;<br>
Da zieht es mich mit Herz und Sinn<br>
In Gottes weite Welt dahin.

Die großen reiselustigen Scharen, die alljährlich im Sommer, besonders in der Ferienzeit, in die Gebirge und an die See fahren, setzen sich daher zum größten Teile aus mehr oder weniger Erholungsbedürftigen, den sogenannten „Sommerfrischlern“, Bade- und Vergnügungsreisenden zusammen — nur den kleinsten, und zwar verschwindenden Teil bilden die wirklichen Touristen, die Wanderer. Die erste Gattung dieser Reiselustigen, die in den Sommerfrischen weilenden Erholungsbedürftigen, sowie diejenigen, die durch Rücksicht auf Rang und Stand sich verpflichtet fühlen, Aufenthalt in sog. bessern Kur- und Badeorten zu nehmen, daselbst



Ein Bergführer aus Berchtesgaden.

aber oft mehr der Mode, dem Kleiderluxus, rauschendem Vergnügen und dem Sporte huldigen, als der Erholung pflegen, kommen, obwohl sie gelegentlich auch Ausflüge zu Wagen oder zu Fuß unternehmen, als Touristen selbstverständlich nicht in Betracht. Ihr Leben und Wirken, das andere Interessen berührt, kann in den Rahmen dieser Abhandlung nicht hinein-

gezogen werden. Dagegen sind die Vergnügungsreisenden, die gemeinhin, eben in unrichtiger Weise, als „Touristen“ angesehen werden, näher ins Auge zu fassen. Sie kennzeichnen sich oft schon äußerlich durch ihre Erscheinung, nämlich durch ihre meist für größere und anstrengende Wanderungen unzweckmäßige Kleidung, sowie durch ihr schablonenhaftes, einseitiges, dabei häufig anmaßendes und protziges Wesen, dann durch ihre wunderlichen Ansprüche in Bezug auf Unterkunft, Verpflegung, Verkehrsbequemlichkeiten und ähnliches mehr.

Die meisten dieser Touristen fahren plan- und achtlos in die Ferne hinaus, nehmen entweder, worauf schon hingewiesen ist, dauernden Aufenthalt, oder sie durchfahren große Strecken mit der Eisenbahn und beschränken sich nur auf die Besichtigung von Städten oder anderer sehenswerter Punkte und Landschaftsstrecken, die nur eine kurze, meist eintägige Wanderung erfordern. — Andere Touristen, die von ihrem Standorte aus ihre Touren beginnen und sie an ebendiesem wieder beenden, also immer nur ein bestimmtes, engumgrenztes Gebiet durchwandern können, werden zwar oft einen tieferen Einblick in die betreffende Gegend gewinnen, und lernen daher mit der Zeit das ganze Gelände gründlich kennen, weil sie jeden Weg und Steg beschreiten, jedes Thal durchstreifen und jeden Berg erklettern; aber abwechselungsreich sind solche Wanderungen nicht. Das längere Umherwandern in derselben Landschaft wirkt schließlich meist ermüdend, es gestaltet sich eintönig und einseitig, und das ständige Verweilen an einem Orte und in einem bestimmten Gasthofe wird langweilig. — Der „fahrende“ Tourist durchrast mit dem Schnellzuge oft ungeheure Strecken, dabei, getreu seinem Reiseführer, nur den allgemeinen Weg wählend, also die „große Heerstraße der Touristen“ einschlagend. Er ist, genau betrachtet, ein Sklave des eisernen Schienenweges, des Wagens, häufig auch der zufälligen Gesellschaft. Von Naturschönheiten sieht er nur soviel, als es sein Platz, sein Eisenbahnwagen- oder Kutschenfenster gestattet. Die Eilfertigkeit unserer Tage läßt sein Auge nur auf nahen Gegenständen verweilen, ein richtiges, umfassendes Bild von der Landschaft und vom Volksleben kann er niemals gewinnen. Er betrachtet alles nur flüchtig, sieht nur Wirte, Kellner, Rechnungen, Table d'hôte-Gäste, Museen, Paläste, Kirchen und sonstige öffentliche Gebäude, für die anderen mannigfachen unterwegs sich darbietenden Eindrücke bleibt er weniger empfänglich. Das Vielsehen ohne tiefere Betrachtung, das ist die Art der modernen fahrenden Touristen, die sich, wie schon erwähnt, nur auf der breiten Straße bewegen und auch größtenteils nur in bekannteren, von der großen Menge bevorzugten Gegenden anzutreffen sind. Es genügt ihnen, von einem Lande, einer Gegend nur einen Überblick gewonnen zu haben, entsprechend der modernen, etwas oberflächlichen Bildung, die von Allem etwas weiß, aber nichts ordentlich.

## Der Hochtourist und der Weltreisende.

Zu erwähnen sind auch noch die sogenannten „Hochtouristen“, eine besondere Gattung von Alpenreisenden oder Hochgebirgswanderern. Diese Touristen, die man, wohl ihrer eigenartigen, aber zweckentsprechenden Kleidnng und Ausrüstung wegen, vielfach fälschlich als die „richtigen Touristen“ bezeichnet, verfolgen vielfach sportliche oder wissenschaftliche Zwecke, bewegen sich mithin nur einseitig. Die Besteigung der höchsten Gipfel der Alpen und anderer Hochgebirgsländer hat sich zu einem be-



Momentbild aus Oberbayern.

sonderen Sport, dem Bergsport, herausgebildet, auf welche Hochtouristik wir hier nicht näher eingehen können.

An dieser Stelle verfehlen wir nicht, vor einem lebensgefährlichen Klettersport zu warnen, und es sei auf die Worte des Herrn Vorsitzenden des Österreichischen Touristenklubs Dr. Klotzberg gelegentlich der letzten Generalversammlung des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins in Meran hingewiesen: „Ziel- und planlose Kletterpartien, welche der Touristik gar nichts nützen, gehören nicht mehr zur Touristik, sondern zur Akrobatik. Viel Leid und Kummer wird durch die Unfälle mit tötlichem Ausgange, wie sich solche leider sehr oft ereignen, in glückliche Familien getragen, und die Touristik als solche diskreditiert.“

Sehr richtig giebt ein „altbayerischer" Humorist, der insbesondere viel Wert auf „Alpseebaden" legt, wie letzteres von dem Prinzregenten Luitpold von Bayern zum größten Vorteile seiner Gesundheit gepflegt wird, folgende Mahnung:

„Ihr sollt und dürft im Gebirg' nit immer „kraxeln"
Und müad Enk jag'n — g'rad wia „Daxeln"; —
Na, — taucht Enk aa in 'nen Alpensee!
Leut', dees bringt „Leib und Seel' in d' Höh'!"

Im Laufe der Zeit haben sich, besonders für Hochgebirgstouren Alpenvereine gebildet, welche immer bereitwilligst Freunden gleicher Bestrebungen mit weitgehendem Rate zur Seite stehen, und wir machen auf das am Schlusse unserer „Touristik" abgedruckte Verzeichnis dieser Vereine hierbei aufmerksam.

Endlich ist noch auf die „Welttouristen", die Teilnehmer der von den bekannten Reiseunternehmern veranstalteten Gesellschaftsreisen, hinzuweisen. Da diese Reisen jedoch meist nach überseeischen Ländern gerichtet sind und nur mit dem Dampfschiff und mit der Eisenbahn bewerkstelligt werden, so kommen sie hier, wo nur von der Touristik die Rede ist, nicht in Betracht.

## Der Fahrtourist.




Man spricht auch von Rad-, Automobil-, Ruder- und Segeltouristen, weil eben, wie ja oben erwähnt, jeder Reisende zum Vergnügen, ob zu Fuß, mit Bahn, Rad, Motor, Boot oder Schiff, kurzweg ohne Unterschied, als Tourist bezeichnet wird. Die Radtouristen, d. h. die Radwanderer, soweit sie als solche auftreten, also größere Touren unternehmen und nicht die Straße dahin rasen, fallen natürlich gleichfalls in den Rahmen unserer Betrachtung. Der echte gewandte Radler ist in seiner Bewegungsfähigkeit selbst in schwierigem Gelände nicht so großen Beschränkungen unterworfen, als man leicht anzunehmen geneigt ist. Jedem Radwanderer, der sich das Wesen der Touristik zu eigen gemacht hat — und deren giebt es genug — steht es

Idylle einer Radtour.



immer frei, sich in einen Fußwanderer zu verwandeln, und ohne erhöhte Anstrengung, die Maschine führend, jene Eindrücke in sich aufzunehmen, welche eines längeren Verweilens für würdig befunden werden. Wurden doch von einem Freundespaar bei einer Radtour von Bayern nach Spanien ungefähr 700 km zu Fuß zurückgelegt, ein Fünftel der ganzen Strecke, nicht nur, um das Rad Anhöhen hinaufzuschieben, sondern um zu sehen, zu zeichnen, zu photographieren und zu genießen. Das Berganfahren ist keineswegs so mühevoll, wie ein Nichtradler glaubt und wird reichlich durch schöne Thalfahrten belohnt, entschädigt und ausgeglichen. Wenn der Radfahrer auch gleich dem Fußwanderer von der Güte der Wege und der Witterung abhängig ist, so hat er doch auch noch den Vorteil, unabhängig zu sein von der Post, Eisenbahn und dem Schiff. Der rechte geübte Radler hat übrigens nicht mehr und nicht weniger auf den Weg zu achten, als der Fußwanderer; die Bewegung des Rades geht oft in Fleisch und Blut über, und er ist eins mit seiner Maschine. Derartig gewandte Radfahrer werden natürlich diese schnelle Bewegungsart dem Fußwandern vorziehen, obwohl ja doch auch in dem letzteren ein großer Reiz liegt. Es ist auch viel mit Geschmackssache. Das Ideal des Wanderers ist eigentlich die Vereinigung von Fuß- und Radtourist! — Dem Radfahrer, der auf seinem Stahlroß dahinfährt, können ebenfalls wie dem Fußtouristen die herrlichen herzerfrischenden Genüsse zu teil werden, die sich ihm auf der Wanderfahrt so vielseitig darbieten.



Die hier über den Radwanderer gegebenen näheren Ausführungen dürften sich im wesentlichen auch mit auf die Automobil- oder Motorwagen-, Ruder- und Segelboottouristen beziehen, vorausgesetzt, daß deren Fahrten keinen sportlichen Charakter annehmen.

So wäre denn nun unsere Betrachtung über das jetzige Touristenwesen damit im allgemeinen erschöpft, und soll die Aufmerksamkeit auf die im großen Reiseverkehr nur sehr vereinzelt auftretenden wirklichen Touristen gelenkt werden.

## Wahre Touristik.

Der wirkliche Tourist, der schon durch sein Äußeres: seine nicht jedermann geschmackvoll erscheinende, dafür aber zweckentsprechende Kleidung, den Wanderstab und die für eine Wanderung alles Nötige enthaltende Tasche oder den Rucksack, als solcher erkennbar ist, geht unterwegs in wesentlich anderer Weise vor als der Vergnügungsreisende oder Pseudotourist. Seine Wanderung ist in Bezug auf Zeiteinteilung und Dauer planmäßig, vorher festgesetzt, sozusagen touristisch gestaltet. Er fährt selbstverständlich auch, wo nötig oder angebracht, mit der Eisenbahn, bindet sich aber nicht immer an den Schienenweg, weil er weiß, daß die mannigfachen Reize des zu durchstreifenden Landes nicht vom dahinbrausenden Eisenbahnzuge, sondern stets zu Fuße mit dem Wanderstabe in der Hand aufgesucht werden müssen, sollen sie vollauf gewürdigt und genossen werden.


Ein Wanderer aus heutiger Zeit.

Er wird sich bei viel Zeit auf größeren Reisen nicht auf ein einzelnes Gebiet, einen besonderen Gebirgsteil oder auf einen bestimmten Punkt beschränken und sich nicht in Einzelheiten verlieren, wie es die in den Standorten längere Zeit verweilenden Touristen thun, sondern, um einen Gesamtüberblick über eine Gegend und einen Gesamteindruck des Charakters einer Landschaft zu gewinnen, werden ihm einige Tage für den Besuch des Hauptsächlichsten genügen; für die wichtigsten, sehenswürdigsten Punkte in einem Orte bedarf er bei geschickter Zusammenstellung seines Reiseplans oft nur einiger Stunden. Ein richtiger Tourist verfolgt, je nach der verfügbaren Zeit und dem Gelde, fast nur sogenannte kombinierte Reiserouten,



Eine Sennerin aus Berchtesgaden.

d. h. durch seine Rundfahrt mit der Eisenbahn verbindet er den Besuch mehrerer nicht zusammenhängender, landschaftlich schöner Gegenden und gewinnt dadurch vielerlei und mannigfache Eindrücke; seine Reise gestaltet sich somit sehr abwechselungsreich. Um ein Beispiel anzuführen, sei auf folgende Touristenfahrten hingewiesen:

Wer von Berlin aus in drei Wochen das Salzkammergut besuchen will, wird, wenn er Tourist ist, in Nürnberg anfangen, nach Regensburg fahren, vormittags die Walhalla, nachmittags die Befreiungshalle bei Kelheim besuchen, von da nach Kloster Weltenburg gehen und abends mit dem Boot nach Kelheim zurückfahren. In Regensburg setzt er alsdann seine Fahrt fort nach Passau, von wo aus er eine herrliche Donaufahrt nach Linz und Wien unternehmen kann. Von Wien gelangt er durch das Ybbs- und Ennsthal („Gesäuse") über Steinach nach Altaussee (Grundlsee), und unter abermaliger Benutzung der Bahn von Obertraun nach Hallstadt führt ihn sein Weg nach dem Hallstädter und Gosausee (Dachstein) nach Ischl und Gmunden. Die Wanderung nach den Salzkammergutseen (Schafberg) und Salzburg fortsetzend, erreicht er, nachdem er noch einen lohnenden Ausflug auf den Gaisberg und Mönchsberg unternommen, das herrlich gelegene Berchtesgaden mit seinem berühmten Bergwerk und dem einzig schönen Königsee. Durch die Ramsau, über Reichenhall nach Prien, woselbst noch das Schloß Herrenchiemsee zu besichtigen wäre, führt die Tour über München nach der märkischen Heimat zurück. Eine andere, für einen Süddeutschen geeignete Tour wäre folgende: Heidelberg zum Ausgang seiner Wanderung wählend, wandert er durch den Schwarzwald (Baden-Baden, Hornisgrinde, Mummelsee, Freiburg, Feldberg, St. Blasien, Alb- oder Wehrathal) nach Schaffhausen (Rheinfall), Zürich (Ütliberg), Zug, Luzern, über den Vierwaldstätter See (Rigi, Axenstraße) nach Flüelen, mit der Gotthardbahn nach Göschenen, über die Furka und Grimsel zum Rhonegletscher, um über Meiringen, Grindelwald, Lauterbrunnen, Interlaken, Thuner See, Brienzer See (Gießbach), Bern und Basel wieder nordwärts zu gelangen und die Wanderung in Stuttgart oder München zu beschließen.

Eine solche längere Touristenfahrt gewährt eine unendliche Fülle von sehr verschiedenen landschaftlichen Eindrücken und gestattet zugleich viele interessante Einblicke in das Volksleben. —

Dabei wird der echte Tourist aber nicht immer den großen Heerweg einschlagen. Nicht selten wandert er mit Vorliebe abseits auf weniger betretenen Pfaden und strebt danach, neue, dem großen Touristenstrom noch verborgene Naturschönheiten zu entdecken.

Wilhelm Busch hat recht, wenn er uns in seiner „Wanderlust" mit den Worten begrüßt:

> Es weht ein frischer Morgenwind,
> Der Tag ergraut im Osten,
> Da will zur schönen Wanderzeit
> Nicht rasten ich und rosten!
>
> Die Feder auf dem grünen Hut,
> Den Hakenstock geschwungen,
> Und in die helle Morgenluft
> Ein Wanderlied gesungen.

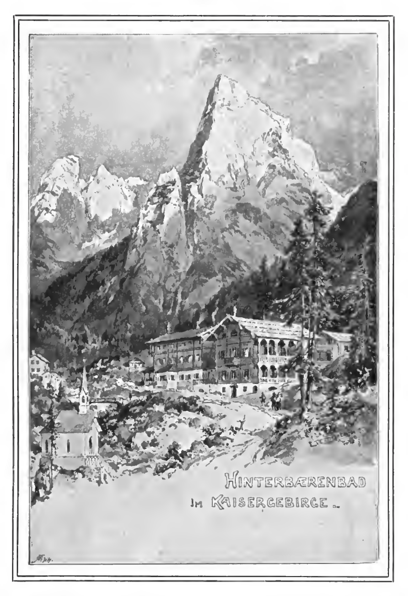
Die alte Straße will ich zieh'n
Dahin am Seegestade,
Waldeinwärts lenken dann den Schritt
Einsame Bergespfade!

Der Tourist muß mit dem Lesen der Karten vertraut sein, muß sie unterwegs oft zur Hand und dabei im Bedarfsfalle auch den Kompaß zu Hilfe nehmen, um sich zurechtzufinden, was zwar manches Mal mit Schwierigkeiten verknüpft ist und deshalb nicht jedem angenehm erscheint, aber die Wanderung um so interessanter und zweckdienlicher macht. Denn dadurch wird der Ortssinn und das Orientierungsvermögen aus sich allein gebildet, die geographischen Kenntnisse werden befestigt und erweitert. — Das Zuratezіehen der Karten, das Zurechtfinden und Lesen derselben und die damit zusammenhängenden allgemeinen geographischen und topographischen Kenntnisse bilden die unerläßliche, grundlegende Bedingung für alles touristische Können und Wissen. Jeder Tourist, der als erfahren und sachkundig gelten will, wird und muß diese Bedingung erfüllen können.

Der richtige Wanderer, der diesen Anforderungen durchweg entspricht, charakterisiert sich unterwegs auch in anderer Hinsicht. Die kleinen Mühen, Unannehmlichkeiten und Hindernisse, welche bei einer Wanderung unvermeidlich sind, weiß er mit Leichtigkeit zu überwinden. Von der Jahreszeit und vom Wetter ist er minder als der, welcher mit der Bahn fährt, beeinflußt. Die echten Touristen unternehmen nicht nur im Sommer Wanderungen, sondern auch im Winter. Als Natur- und Wanderfreunde fühlen sie sich unterwegs frei und ungezwungen und zu Standesrücksichtnahmen nicht verpflichtet. Das Reisen und Wandern betrachtet der wirkliche Tourist nicht als gesellschaftlichen Brauch, nicht als Modesache oder Zeitvertreib, sondern als eine Erholung und Stärkung, zugleich als ein gesundes Vergnügen und anregende Zerstreuung. Der Naturgenuß ist für ihn ein Geist und Körper stärkendes Mittel, und die Worte des Dichters:

„Die Welt ist so herrlich, so wunderbar schön,
Es leuchtet der Himmel, es glitzern die Sterne.
Ach eines nur möchte ich gerne hier seh'n:
Die Teu'ren, die Lieben bei mir aus der Ferne“

dürften sich für ihn voll und ganz bewahrheiten. Durch tieferes Versenken in die Schönheiten der Natur gewinnt er stimmungsvolle, auf das Gemüt ergreifend und auf den Geist veredelnd wirkende Eindrücke. Als wahrer Naturfreund weiß er jede Landschaft in der richtigen Weise zu würdigen und zu schätzen. Sei es die Ebene in dem norddeutschen Lande, die schweigende, feierlich stimmende Heide oder die weiten nordischen Kiefernwaldungen mit ihren träumerischen Seen; sei es das sandige Meeres-




gestade oder die burgbekrönten Häupter von Deutschlands Mittelgebirgen mit ihren anmutsvollen Thälern, oder die deutschen, schweizerischen und österreichischen Alpen mit ihren gewaltigen, vielfach zerklüfteten Felsenmassen

und schneebedeckten Gipfeln; überall wird der richtige Tourist anziehende besuchenswerte Punkte finden, fast in jeder Gegend bieten sich ihm reizvolle Landschaftsbilder dar. Und dadurch, daß er die verschiedenen Unterkunfts-Gelegenheiten benutzt, die besseren, mittleren und einfachen Gasthöfe aufsucht, je nachdem es die jeweiligen örtlichen und seine Geld-Verhältnisse bedingen, kommt er auch mit allen Volksschichten in Berührung und lernt somit das Volk in seiner breiten Vielgestaltigkeit kennen. Ja, um das Volk besser kennen zu lernen, wird er es öfter vorziehen, sich in die „Kutscherstube" zu setzen und mit den Eingeborenen zu plaudern und sie zu beobachten, als sich im „Herrenstüble" von den „Honoratioren" ausfragen zu lassen oder mit seinesgleichen in den üblichen Gesellschafts-Gesprächen zu ergehen. In jedem Ortswechsel empfindet er einen Erfahrungszuwachs, sein Blick weitet sich; er wird aus dem Vergleichen mit den länger gewohnten heimischen Verhältnissen vielfach lernen und die Lehren seinem eigenen Gemeinwesen zum Vorteil zu verwerten bemüht sein. Den regen Wanderer interessieren aber nicht nur Naturschönheiten und Volksleben, sondern auch auf andere Gegenstände ist sein Augenmerk unterwegs gerichtet. Er wird auf seiner Wanderfahrt auch den Kunst- und Baudenkmälern, den geschichtlich denkwürdigen Stätten seine volle Beachtung schenken, auch der Gewerbethätigkeit wird er sein Interesse widmen und die verschiedenen industriellen Betriebe besichtigen, wodurch sich ihm häufig lehrreiche Einblicke in die mannigfachen Herstellungszweige bieten, die ihm, je nach seiner Berufsstellung, mitunter neue Anregungen geben, ihm somit zum Nutzen gereichen. Kurz, der wirkliche Tourist versteht es, auf seiner Reise oder Wanderfahrt das Angenehme mit dem Nützlichen in vorteilhafter Weise zu verbinden. Seine Wanderung gestaltet er stets zu einer nie versiegenden Quelle anregender Eindrücke und vielseitiger Belehrungen, sie ist ihm ein unentbehrliches Bildungsmittel, eine Erholung und gesunde Leibesübung. Der unbefangene Naturgenuß, verklärt durch die Liebe zum deutschen Vaterlande, und das vielseitige Streben, das der denkende Tourist, der Wandersmann mit offenen Augen und mit dem warmen Herzen unterwegs bethätigt: das ist Touristik im engeren Sinne des Wortes, das ist wirkliches volkstümliches Wandern.

Einer unserer Mitarbeiter, Herr G. M. Schuler giebt uns in seiner hübschen „Wanderlust" Zeugnis von der Wahrheit unserer Behauptung, indem er sagt:

Was heißt ihr die Welt betrübt und schal,
Ihr andern?
Setzt euch nicht fest zu Sorg' und Qual,
Verwandelt die Welt in ein Tempethal:*)
Geht wandern!

Auch ich durchziehe die Lande frei
Und flüchtig;
Doch stoß' ich auf muntere Kumpanei,
Dann laß ich mich nieder und bleibe dabei,
Und tüchtig.

*) Tempe ein prachtvolles Thal in Griechenland.

Ist zu Ende das Lied, so ergreif' ich den Stab
Und wandre:
Und eh' noch die Sonne gesunken ins Grab,
Für die alten Freuden aufs neue hab'
Ich andre.

So lach' ich der Menschen, bedächtig und weich
Und schüchtern,
Die, werden sie auch den Olympiern gleich,
Verbleiben selber im Himmelreich
Noch nüchtern.

---

Ein anderes ebenso wahres als offenes Wort von demselben Verfasser*) finden wir in seinem „Freudenwechsel" ausgedrückt. Es heißt:

Da der Freuden Einerlei
Dringt durch meine Pforte,
Wechsl' ich, daß Wechsel sei,
Jeden Tag die Orte.

Wenn sich heut' an diesem Wein
Mein Geschmack verringert,
Such' ich mir auf morgen sein
Einen anderen Wingert.

Friert es mich in diesem Haus,
Wärmer weiß ich andre;
Zieht der Lenz im Norden aus,
Nach dem Süd ich wandre.

Wie die Menschen hier und dort
Durcheinander wimmeln!
Sollte da an einem Ort
Ich allein verschimmeln?

Waren nicht in goldner Zeit,
Kaum zu ihrem Schaden,
Einst die Menschen weit und breit
Fröhliche Nomaden?

Nicht bringt allwärts jedes Land
Jede Frucht zur Reife:
Rasch liegt sie in meiner Hand,
Seit zum Stab ich greife.

Wenn an meiner Heimat sich
Fremde froh erbauen,
Sollte nicht dafür auch ich
Ihren Himmel schauen?

Wenn an meiner Berge Most
Fremde sich erlaben,
Will auch ich von ihrer Kost
Meinen Anteil haben.

---

Welche Bedeutung der Touristik für den Einzelnen beizumessen ist, das ergiebt sich aus der vorstehenden Betrachtung. Für die Gesamtheit ist ihre Bedeutung eine ziemlich weittragende, namentlich in volkswirtschaftlicher, volkserzieherischer und vor allem in nationaler Hinsicht.

Bei dieser Gelegenheit verfehlen wir nicht, auf die in vielen Städten Deutschlands bestehenden Verkehrsvereine hinzuweisen, deren Mitglieder den Fremden auf Wunsch ihren Rat und ihre Erfahrung in uneigennütziger Weise angedeihen lassen, und wir bitten den verehrlichen Leser, das Verzeichnis dieser Vereine am Schlusse unseres Werkchens bei seinen Reisen und Wanderungen selbst praktisch verwerten zu wollen.

*) Noch eine Menge anderer Lieder aus seiner Gedichtsammlung „Etwas für Dich", welche in Woerls Reisebücher-Verlag erschienen ist, verherrlichen in trefflicher Weise das Wanderleben und möchten wir dem verehrl. Leser die Anschaffung dieses Liederstraußes (Preis gebunden Mk. 3.—) bestens empfehlen.

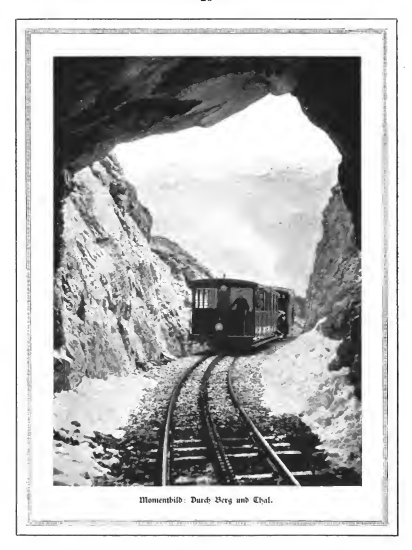
## Touristik, ein Beitrag zum Volkswohlstand.

Von Jahr zu Jahr gewinnt der Reiseverkehr im Sommer, insbesondere der allgemeine Touristenverkehr, immer mehr an Ausdehnung, was sehr erfreulich ist, ohne weiteres schon des wirtschaftlichen Nutzens wegen. Denn die Ferien-, Bade-, Vergnügungs- und Erholungsreisen tragen, was ja selbstverständlich ist, in nicht geringem Maße mit zur Belebung des geschäftlichen Verkehrs bei. So kommt z. B. durch die Touristen und Radfahrer Leben und auch Verdienst in Gegenden, die früher ganz öde und verlassen lagen, oder durch welche die Eisenbahn ohne Aufenthalt brauste. Jetzt werden die Straßenzüge daneben von Radfahrern oder Automobil-Fahrern belebt und einsam gelegene Gastwirtschaften als willkommene Raststätten aufgesucht. Handel und Gewerbe heben sich dadurch an früher vereinsamt gewesenen Orten. Es sind große Summen, die letzteren durch die Reisenden zu gute kommen. Dabei darf auch nicht außer acht gelassen werden, daß das Bestehen der Bevölkerung mancher Ortschaften und ganzer Gebiete, beispielsweise in der Schweiz, in den österreichischen Alpenländern, in Italien und in anderen Gegenden und Ländern, fast nur von dem Fremden- bezw. Touristenverkehr abhängig ist. Thatsache ist, daß einzelne Orte in manchen Gebirgsgegenden ihr Aufblühen nur dem Touristenverkehr zu verdanken haben.

## Touristik, bedingt durch billigen Eisenbahnzonentarif und obligatorische Einführung von Ferien in geschäftlichen Betrieben.

Der Reiseverkehr bei uns würde sich aber noch weiter ausbreiten, wenn die Eisenbahnverwaltungen kaufmännischer betrieben würden. Schon mit Rücksicht auf das Gemeinwohl erscheint es als gebieterische Forderung, eine Umgestaltung des Personentarifs auf deutschen Eisenbahnen herbeizuführen. Nicht nur den begüterten Gesellschaftsklassen soll es vergönnt sein, in die Ferne zu gelangen, auch den weniger Bemittelten, den breiten Volksmassen, den unentbehrlichen Stützen des Staates, sollte das Reisen und Wandern zur Erholung, Gesundung und Bildung erleichtert werden durch Fahrpreisermäßigung und Verkehrserleichterungen. In Dänemark, Österreich-Ungarn und in der Schweiz fährt man weit billiger als in Deutschland. Durch eine notwendige Verbilligung würde der Reiseverkehr innerhalb Deutschlands einen noch viel größeren Aufschwung nehmen, man würde manche entferntere, bisher noch wenig bekannte landschaftlich schöne Gegend besuchen, und der allgemeine Verkehr sowie die davon abhängigen Gewerbe und Geschäfte würden dadurch natürlich noch mehr Belebung und Hebung erfahren.

Besonders wertvoll für den Touristen sind die in Baden eingeführten Kilometerhefte (1 km=3,9 Pfennig II. Klasse, bezw. 2,4 Pfennig



Momentbild: Durch Berg und Thal.

III. Klasse), weil der Tourist bei seinen Wanderungen nur selten zu demselben Punkte der Eisenbahn zurückkehrt, wo er diese verlassen hat, somit die billigeren Rückfahrkarten für ihn nicht brauchbar sind.

Ebenso müßte auch in maßgebenden Kreisen angestrebt werden, eine ein- oder mehrwöchige arbeitsfreie oder sogenannte Ferienzeit für jede Berufsklasse einzuführen.

Wir machen hier auf eine Einrichtung aufmerksam, die auch bei uns Eingang finden müßte, wodurch den weniger bemittelten Schichten des Volkes, den Handwerkern und Arbeitern, ermöglicht wird, andere Länder und Menschen kennen zu lernen und sich eine Ruhepause in der alltäglichen Arbeit zu gönnen, um mit verdoppelter Lust und Liebe und erweiterten Kenntnissen wieder zum Berufe zurückzukehren. So giebt es in England Arbeiter- und Arbeiterinnen-Vereinigungen, deren Mitglieder von ihrem Lohn einen kleinen Betrag einer sogenannten Reisekasse zuzuführen haben. Die Mitglieder werden dadurch in den Stand gesetzt, alljährlich eine kleine Erholungsreise zu machen, und bei der praktischen Art, die den Engländern auch beim Reisen eigen ist, können sie für 100—120 Mark ein schönes Stück Welt sehen. Die Reise geschieht unter dem Schutz einer großen englischen Reisegesellschaft von London aus nach irgend einem bestimmten Lande (z. B. nach Schottland oder nach der Schweiz 2c.) und endet wieder in London. Alles Lehrreiche wird hervorgehoben, die Verpflegung erfolgt in den besten Gasthäusern, in denen die Reisenden das gleiche Frühstück und Mittagessen erhalten, das den übrigen, für sich allein reisenden Gästen aufgetragen wird. Welchen Anklang diese Vereinigungen finden, und mit welcher Freude sie begrüßt werden, geht aus folgenden Worten hervor, die ein Teilnehmer einer von Arbeitern auf Veranlassung eines dieser Vereine unternommenen Reise äußerte: „Ich mache jedes Jahr eine solche Reise, im Vorjahre war ich in Schottland, vor zwei Jahren an der See. Jede Woche lege ich zwei Schilling zurück, hierbei denke ich mit Freuden an die Vergangenheit, die mir so viel Schönes und Neues gebracht hat, und an die Zukunft, die mir so viel Schönes und Neues bringen wird."

### Touristik, ein allgemeines Bildungsmittel.

Abgesehen nun von dem handgreiflichen Werte der Touristik ist auch der ideelle, ihr bildender Wert in Betracht zu ziehen. Daß Reisen und Wandern, soweit es mit Verständnis und Empfinden ausgeführt wird, die allgemeine Bildung fördert und den Gesichtskreis erweitert, ist zwar selbstverständlich, kann aber mit Hinblick auf die Überhandnahme des modernen Sportwesens nicht oft genug betont werden.

Durch Wandern lernt man in vieler Beziehung weit rascher und mehr als aus Büchern. Welche Fülle von anregenden Eindrücken und vielseitigen Belehrungen solche, in touristischer, volkstümlicher Art ausgeführte Wanderungen bieten, ist oben schon erwähnt worden. Daß dem Naturfreunde immer andere und neue Landschaftsbilder erscheinen, und er unterwegs in beruflicher, geschäftlicher oder wissenschaftlicher Hinsicht vielfach neue Berührungs- und Anknüpfungspunkte findet, auch darüber ist eigentlich kein weiteres Wort zu verlieren. Jedermann wird auf einer Wanderfahrt vielseitige Erfahrungen sammeln und seine Kennt-

nisse bereichern können. Mit vollem Recht kann man daher sagen: Es giebt keine anziehendere, belebendere und bildendere Unterhaltung, keine Zerstreuung, durch welche man sich mehr erhält und erfrischt, erfreut und tröstet, als die thätige rege Beschäftigung mit der so vieles umfassenden Touristik; nichts wirkt anregender als verständnisvolles Reisen und Wandern.

## Touristik als Stütze zur Hebung nationaler Gesinnung.

Aber auch in nationaler Hinsicht ist der Touristik eine große Bedeutung beizumessen. Jeder Wanderer, der Auge und Herz für die Herrlichkeiten der Natur hat, ist und bleibt ein treuer und warmer Freund seines Vaterlandes. Touristik im engeren Sinne schließt Freude am Vaterlande und damit nationale Gesinnung in sich und ist daher als ein sehr geeignetes Mittel zur Lösung einer der wichtigsten Kulturaufgaben zu betrachten, nämlich der: die Kenntnis des Landes, die allgemeine Vaterlandskunde in die weitesten Kreise zu tragen und zu fördern, um dadurch das Bewußtsein der Zusammengehörigkeit aller Stämme eines Landes, mögen sie mit mannigfachen Unterschieden im Süden oder Norden leben, zu stärken und vor allem die Liebe zur Heimat und zum Vaterlande, sowie das Verständnis der nationalen Entwickelung zu erwecken.

Unter den nationalen Bildungselementen tritt die eigentliche Vaterlandskunde, d. h. die Kenntnis des deutschen Landes und Volkes aus eigener Anschauung, verhältnismäßig noch immer am meisten zurück, was man vielfach im täglichen Leben, im Geschäfts- und gesellschaftlichen Verkehr wahrnehmen kann. Man interessiert sich, soweit nicht die Großstädte namentlich Berlin, mit ihrem fast internationalen Charakter, in Betracht kommen, mehr für die fremden Staaten, für fremdes, ausländisches Wesen und Leben, reist mit Vorliebe nach Italien, Schweden und Norwegen; doch den Naturschönheiten unseres weiten Vaterlandes und unserem an Charaktereigentümlichkeiten reichen Volksleben vermag man sonderbarer Weise sehr oft kein richtiges allseitiges Verständnis entgegenzubringen. Es ist das ein merkwürdiger Zug unserer Zeit und unseres Volkes, der sich, wie schon gesagt, im Großstadtleben immer mehr fühlbar macht und namentlich das Interesse für deutsches Land und Volk, für deutsches Wesen und Leben fast erkalten läßt. Diese beklagenswerte Erscheinung sollte aber, schon mit Rücksicht auf unseren Nationalwohlstand, nicht noch mehr um sich greifen, denn es sind ganz bedeutende Summen, welche dem Auslande durch deutsche Touristen zufließen. Der Deutsche sollte daher bei Zusammenstellung des Sommerreiseplanes auch seine Vaterlandsliebe bethätigen, indem er zunächst die interessantesten Punkte des eigenen Vaterlandes aufsucht und dieses so oft wie nur möglich nach allen Richtungen durchwandert. Das Reisen im Auslande empfehlen wir hauptsächlich denjenigen, die besondere Befähigung oder den Drang in sich fühlen, ihre Kenntnisse in Sprachen,

Völkerkunde rc. zu erweitern und ihren Landsleuten ihre erzielten Erfolge zu übermitteln. Die größere Masse der Reisenden wende sich aber dem deutschen Vaterlande, der engeren Heimat zu, um vorerst diese kennen zu lernen.

Das Interesse für unser großes **Vaterland** muß im Volke erhalten bleiben, es darf durch die schädlichen Einflüsse des modernen Zeitgeistes nicht verloren gehen. **Deutsche** allgemeine Landes- und Volkskunde und **deutsche** Geschichte, diese beiden hochwichtigen Bildungselemente, müssen nicht nur in der Schule, sondern auch im späteren Leben viel mehr Berücksichtigung finden, damit ein kerndeutsches, gesundes Volkstum geschaffen werde. Die mannigfachen Naturreize unseres Vaterlandes, die reichen Schätze unserer gesegneten Fluren und Berge, die Mittel, um sie zu heben und ans Licht zu fördern, die Fortschritte in allen Zweigen der Volkswirtschaft, der Industrie und des Verkehrs kennen und würdigen zu lernen, zugleich aber auch den Charakter unseres Volkes, wie er sich in seiner Geschichte, in den Fortschritten der Kunst und Wissenschaft und in unendlichen Zügen eines reichen und vielgestaltigen Volkslebens spiegelt, zu begreifen und zu beachten, das erscheint als eine Kulturaufgabe von sehr großer Bedeutung. Der gebildete Vaterlandsfreund beiderlei Geschlechts wird dabei nicht versäumen, mit dem Deutsch-Österreicher, dem Deutschen in Siebenbürgen und in Ungarn, dem Vlamländer, dem Schweizer, dann mit den glorreichen deutschen Städten der baltischen Provinzen in geistiger Verbindung zu bleiben. Dieser Aufgabe kann aber die Schule allein nicht genügen! Erst später im Berufsleben, im reifen Alter kann dieses Ziel erreicht werden, und zwar nur durch eigene, durch verständnisvolles Reisen und Wandern gewonnene Anschauung und Beobachtung, unter Zuhilfenahme schriftlichen Belehrungsmaterials, wie es die Touristik mit in sich begreift.

Leider läßt der alles gleichmachende, sogenannte soziale Zeitgeist, der die Begriffe: **Volksstamm**, **Vaterland**, **Heimat** kaum mehr kennen und dulden will, das Nationalbewußtsein immer mehr schwinden, und es muß dieses durch die warme Pflege der deutschen Landes- und Volkskunde in diesem, also touristischen Sinne erst wieder gestärkt und damit eine feste Grundlage für nationales Empfinden hergestellt werden. Eine solche Grundlage ist durchaus nötig, um die nach vieler Mühe und heißen Kämpfen erfochtene deutsche Einheit festzuhalten und im Frieden für das Gemeinwohl weiter zu arbeiten und zu schaffen.

In sehr ernstem Tone gehalten ist, was **Ernst von Wildenbruch** (Neujahr 1902) auf eine diesbezügliche Frage geantwortet hat.

„Für mich persönlich" — so lautet seine Erwiderung — „habe ich keine Wünsche. Was an Wünschen in mir ist, betrifft Deutschland, betrifft Deutschlands Zukunft. Und was ich da zu sagen habe, ist eigentlich zu ernst, um es in einige flüchtige, kurze Worte zu fassen. Vielleicht geht es so: ich **wünsche Deutschland ein Sich-Aufraffen.** Ich **wünsche ihm ein Sich-Emporschwingen zu starken Empfin-**

dungen, ich wünsche ihm Verständnis, weitgehendes, endliches Verständnis für die schwer wiegenden Fragen der Zeit. Ich wünsche dem deutschen Lande ein deutsches Volk, das heißt ein Volk, das endlich Selbsterhaltungstrieb lerne. Das brauchen wir."

## Touristenvereine — deren Zweck und Ziel.

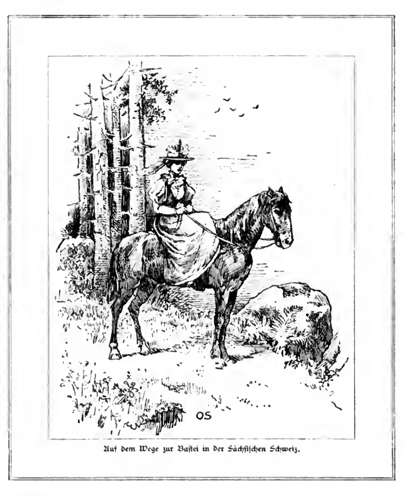
Reisen und Wandern ist eine Grundbedingung für die Entwickelung des Vaterlandsgefühls. Für die Kenntnis des deutschen Landes und Volkes ist demnach als wesentlichstes, ja unentbehrliches Förderungsmittel die Touristik in Betracht zu ziehen, und zwar Touristik in dem Sinne, wie sie die meisten deutschen Touristenvereine pflegen und verstehen.

Als Solche im Sinne des Wortes kommen hier selbstverständlich nur diejenigen in Betracht, welche touristische Bestrebungen auch wirklich verfolgen, also hauptsächlich regelmäßige Wanderfahrten unternehmen und durch Wort und Schrift die Kenntnis der Heimat und des Vaterlandes sowie seiner Geschichte fördern helfen.

Erst kürzlich hat sich wieder unter dem Namen „Wesergebirgsverein" eine Vereinigung gebildet, welche sich zur Aufgabe macht, den Fremden- und Touristenverkehr im Wesergebiet zwischen Cassel und Han.-Minden zu heben. Man denke ferner an die in der Sächs. Schweiz, im Erzgebirge, in Tirol und Vorarlberg bestehenden Vereine, die für Hebung des Fremdenverkehrs von großer Bedeutung sind, da sie die Thätigkeit der Touristenvereine in dankenswerter Weise ergänzen.

Leider muß nun gesagt werden, daß dem nicht zu leugnenden segensreichen, in vieler Beziehung gemeinnützigen Wirken der Touristenvereine merkwürdiger Weise bis jetzt wenig Interesse entgegengebracht wird. Namentlich in größeren deutschen Städten macht sich eine abgeneigte, oft sogar feindliche Stimmung gegen die Touristik geltend. Es ist das ein charakteristisches Zeichen unserer Zeit und erklärlich durch das Umsichgreifen des Sportwesens, welches durch die Unterstützung der Presse noch gefördert wird. Fehlt es doch nicht an Zeitungen, die in übertriebener Weise nur den Sport, besonders aber das Radfahren und den Automobilismus, als für jedermann heilbringend darstellen und die lebhafteste Teilnahme jedes Lesers dafür voraussetzen, dagegen der Touristik, dem alten deutschen Wandern, nur noch eine untergeordnete, gleichsam veraltete Bedeutung beimessen möchten. „Nur der Radfahrer erobert die Welt", so wird kühn nicht selten behauptet, und der Fußgänger zur „altmodischen lächerlichen Figur" herabgewürdigt. Solche Auslassungen sind allerdings nicht geeignet, Interesse für die Touristik, insbesondere für die örtliche Touristik, für das regelmäßige Wandern zu erwecken, und aus diesem Grunde ist es auch erklärlich, daß die Touristenvereine in mancher Stadt leider nicht recht zur Geltung kommen

können. Dann ist hierbei auch der Umstand zu beachten, daß die meisten Großstadtmenschen, veranlaßt durch ihre verfeinerte Lebensweise und ihr mehr auf Äußerlichkeiten Gewicht legendes Wesen, das ruhige und bescheidene Auftreten der Touristenvereine, als zu einfach, nicht genug in



Auf dem Wege zur Bastei in der Sächsischen Schweiz.

die Augen fallend, als „unmodern" oder „altmodisch" erachten und deshalb ihr Interesse mehr dem Aufregenden, Geräuschvollen und Blendenden, wie es der neuere, übertriebene Sport mit sich bringt, zuwenden. Daß auch die verschiedenen Sportarten als gesunde Leibesübung anzusehen sind, soll nicht bestritten werden, aber für jedermann sind sie nicht ge=

eignet, auch wirken sie nicht so gesundheitsfördernd und veredelnd auf den Volksgeist wie das Wandern in Gottes weite Natur. Deutsch ist der moderne Sport mit seinen vielen fremden Ausdrücken — man denke z. B. an das Fußballspiel und an die Sport-Ausdrücke beim Pferderennen, und seinen fast unvermeidlichen verderblichen Auswüchsen — gewiß nicht. Man sollte, um gesunde Leibesübungen mehr zur Geltung zu bringen, das Turnwesen im Geiste seines Begründers, unseres Turnvaters Jahn, mehr fördern und die alten deutschen volkstümlichen Spiele pflegen, das wäre jedenfalls zweckmäßiger, billiger und in nationaler Hinsicht sogar notwendiger als die kostspielige Sportpflege, die ein Wesen im Volke gezeitigt hat, das weder als deutsch gesittet noch als edel geartet erachtet werden kann. Wenigstens müßte man allgemein bestrebt sein, dies übertriebene Sport- und Rekordwesen möglichst zu hintertreiben, zumal es sehr wenig deutsch, vielmehr ein englisches Einfuhrgewächs ist.

Doch abgesehen vom Turnen, Spielen und dem Sport, welche Gegenstände hier nicht näher behandelt werden können, ist das einfache, gemütliche Wandern in jeder Hinsicht geeigneter, zur Hebung und Veredelung des Volkes beizutragen. Es stärkt die Gesundheit in höherem Grade und fördert dabei die allgemeine Bildung und die Volkserziehung in viel ausgedehnterem Maße als aller Sport. Gerade für die großstädtische Bevölkerung ist regelmäßiges Wandern, die gesunde, jedermann zuträgliche Bewegung in frischer Luft, die genaue Naturbeobachtung und die Erweiterung des Gesichtskreises empfehlenswert; ja, es ist als ein unerläßliches Bedürfnis, als eine unumgängliche Notwendigkeit zu betrachten, um die angegriffenen Nerven, den Geist und Körper wieder zu stärken zum weiteren unerbittlichen Daseinskampf. Kein Sport zeitigt einen so gesunden, belebenden, bildenden und erziehlichen Einfluß wie das regelmäßig gepflegte Wandern, also wie die örtliche Touristik. Sie sollte daher mehr Beachtung finden, namentlich von seiten der breiten Volksmassen in den Großstädten, sowie von all den weniger Bemittelten, die nicht in der Lage sind, längere mehrtägige oder gar -wöchige Erholungsreisen unternehmen zu können.

Das Touristenvereinswesen ist z. Zt. in Deutschland nur schwach entwickelt, was mit Rücksicht auf die Volksgesundung und Volkserziehung sehr zu bedauern ist. Denn ganz abgesehen von den großen Gebirgsvereinen, deren einzelne Abteilungen das Wandern in den Bergen pflegen, sind es verhältnismäßig nur wenige Verbände, die ihre Hauptaufgabe darin suchen, einen Zusammenschluß ihrer Mitglieder zu gemeinsamen Wanderungen zu bewirken oder sich überhaupt eingehend mit Touristik zu beschäftigen. Touristenvereine bestehen in größerer Zahl in Süddeutschland in unseren mit Naturschönheiten reich gesegneten Gebirgsgegenden, bloß vereinzelt in Norddeutschland, namentlich in Berlin. Diese Vereine pflegen zwar, mit wenigen Ausnahmen, nur örtliche Touristik, d. h. sie sind auf

3*



Im Leben geht's wie mit dem Reisen:
Wir ziehn hinauf und ziehn hinunter;
Den Auf- und Abstieg will ich preisen,
Geschieht wie hier er — frisch und munter.

G. M. Schuler.

ihr Vereinsgebiet, auf die engere Heimat beschränkt, weil sie nur ein- bezw. zweitägige Touren an Sonntagen oder Feiertagen ausführen können, aber sie verdienen dennoch volle Beachtung, da sie die Heimatkunde und in Verbindung damit vielfach die allgemeinen naturwissenschaftlichen und kulturgeschichtlichen Kenntnisse fördern, und weil aus ihrer Mitte die erfahrenen sachkundigen Touristen hervorgehen. Sie sind gewissermaßen auch die Vorläufer für den großen allgemeinen Ausflüglerverkehr, indem sie durch ihre vielseitigen Bestrebungen, hauptsächlich aber durch



Touristenvereinsmitglieder auf einer Wanderung.

ihre gemeinsamen Wanderungen bahnbrechend wirken und manche landschaftlich schöne Gegenden für die große Menge erschließen, auch viel zur Vervollständigung und Verbesserung der Reiselitteratur mit beitragen. Es sind das Thatsachen, welche aber freilich nur in touristischen Fachblättern Erwähnung finden, in den Tageszeitungen dagegen selten und dann nur nebenbei bekannt gemacht werden. Der Zweck der Touristenvereine ist somit ein idealer und auch ein materieller; sachlich insofern, als sie den Fremden- bezw. Ausflüglerverkehr mittelbar fördern, mithin dem Gemeinwohl dienen. Aber auch in anderer Hinsicht erfüllen die Touristenvereine, wenigstens einige davon, eine der wichtigsten Aufgaben unserer Zeit und zwar dadurch, daß sie in ihrer Mitte nicht nur bestimmte

Volksklassen, sondern überhaupt jeden Natur- und Wanderfreund willkommen heißen, sich also aus verschiedenen Gesellschaftsklassen zusammensetzen. Damit erstreben sie, die bestehenden und schroffen gesellschaftlichen Gegensätze möglichst auszugleichen oder doch zu mildern, was durch persönlichen Verkehr untereinander, durch Verbreitung des Wissens von Bessergebildeten, durch gegenseitiges Belehren, kurz, durch anregenden Meinungsaustausch geschehen soll. Sie unterstützen sonach, wenn auch nur in bescheidenem Maße, die Lösung der sozialen Frage. Gerade diese ihre vornehmste Aufgabe, die allgemeine Bildung zu fördern, also volkserzieherisch zu wirken, sollte mehr beachtet und anerkannt werden; man sollte die Touristenvereine in diesem edlen Streben durch Beitritt und durch rege Mitwirkung unterstützen; ein fühlbarer Erfolg wird dann sicher nicht ausbleiben.

An dieser Stelle verfehlen wir nicht, auf den jüngsten Erlaß im „Verordnungsblatt“ des Leitmeritzer Bezirksschulrates hinzuweisen, der da sagt:

„Der k. k. Bezirksschulrat hat in Erfahrung gebracht, daß die zur Hebung der Touristik und des Fremdenverkehres geschaffenen Einrichtungen, wie Wegmarkierungen, Geländer, neu angelegte Wege, Stege u. s. w. nicht selten mutwilligerweise beschädigt, ja oft ganz zerstört und die benützbaren Teile entwendet werden. Derartige, sehr bedauerliche Erscheinungen können nur darin ihre Erklärung finden, daß die Bedeutung des Touristenwesens, des Fremdenverkehres für die Wohlfahrt einer Gegend nicht verstanden und gewürdigt wird. In dieser Richtung kann nun die Schule sehr segensreich wirken, nicht nur dadurch, daß schon in dem Kinde der Gemeinsinn erweckt, die Liebe zur Heimat gepflegt und das Verständnis für die Förderung der Interessen derselben in der angedeuteten Richtung wachgerufen wird, sondern auch dadurch, daß durch die Herren Lehrer in den Bevölkerungskreisen selbst bei jeder sich darbietenden Gelegenheit auf die Bedeutung der Touristik und des Fremdenverkehres hingewiesen wird, daß die Bevölkerung ganz besonders auf die Bestrebungen der touristischen Vereine aufmerksam gemacht und über die Vorteile belehrt werde, welche für Land und Volk aus der Unterstützung der Bestrebungen dieser Vereine in wirtschaftlicher Hinsicht erwachsen. In einzelnen Orten finden auch diese Bestrebungen ganz besonders durch die Herren Lehrer sehr wirksame und erfolgreiche Förderung. In Würdigung des lobenswerten Zweckes, welchen die zur Förderung des Touristenwesens und zur Hebung des Fremdenverkehrs bestehenden Vereine verfolgen und zugleich über Ersuchen des „Leitmeritzer Mittelgebirgsvereines“ wendet sich der k. k. Bezirksschulrat an alle Ortsschulräte und Gemeindeämter, besonders aber an die Lehrerschaft des Bezirkes mit dem Ersuchen, die humanen Bestrebungen der erwähnten Vereine in jeder Richtung, direkt durch die eigene Mitwirkung an der Sicherung der Erfolge derselben und indirekt

durch die Schule, beziehungsweise durch entsprechende Einflußnahme auf die Schuljugend und Belehrung derselben wirksam fördern zu helfen."

Schon in der Jugend sollte die Grundlage zur Erkenntnis der hohen Bedeutung unserer Touristen- und Fremdenverkehrsvereine hergestellt werden. Allwöchentlich sollten dort klassenweise Fußtouren unternommen und auf diesen Wanderungen Naturlehre und Anschauungsunterricht erteilt werden. Nur hierdurch allein kann in den jugendlichen Herzen der Sinn für die Naturschönheiten des Heimatlandes erwachen und der Keim weiter gedeihen, in späteren Jahren den Trieb zu erwecken, selbst schönere Gegenden des Vaterlandes aufzusuchen und sich hierfür zu interessieren. Wandervereine können sich schließlich daraus entwickeln, deren Mitglieder — den verschiedensten Gesellschaftsklassen angehörig — zur Förderung des Fremdenverkehrs nicht wenig beitragen würden.

Bei richtiger Auffassung vorstehender Darlegungen, bei unbefangener Würdigung der idealen und materiellen Bestrebungen der deutschen Touristenvereine wird es sich bewahrheiten, daß das Wandern kein müßiger Zeitvertreib, kein Sport ist, sondern als eine durchaus notwendige Beschäftigung im Dienste der Volksgesamtheit begriffen werden muß.

Übrigens sind die Mitglieder sämtlicher in Deutschland befindlichen Touristenvereine, von welch letzteren am Schlusse dieses Schriftchens ein genaues Verzeichnis beigefügt ist, jederzeit gern bereit, allen von gleichen Bestrebungen eingenommenen Wanderern auf etwaige an sie gerichtete Anfragen Auskunft zu erteilen.

Möge daher der Sinn für die Schönheiten der Natur, die Liebe zur Heimat, das Verständnis für ihre Bedeutung immer weitere Kreise ziehen, und möge auch bei der Regierung, im Verkehrs- und Unterrichtswesen die Erkenntnis immer mehr Platz greifen, daß die Pflege eines verständnisvollen Reisens und Wanderns zur Veredelung des Volksgeistes von großem, nicht zu unterschätzendem Einflusse, und die wahre deutsche Touristik somit als eine unentbehrliche Grundlage zur gesunden Fortentwickelung und Bildung unseres ganzen Volkes zu betrachten ist!

## Einige Winke und Anhaltspunkte für Fuß-Wanderer.

Es bedarf wohl keiner ausführlichen Begründung der Thatsache, daß, um einen Marsch, wie der Fachmann sagt, „in guter Form", mit Nutzen und in geistiger Frische zurückzulegen, eine passende, das Gehen und das Tragen des Gepäcks erleichternde Ausrüstung von großem Werte ist. Ja, für den Fußwanderer, wie er sein und in unseren Tagen in der alten idealen Gestalt wieder aufleben soll, dünkt sie uns unerläßlich. Ein müder Körper, schmerzende Gliedmaßen, ungeeignete Ernährung auf der Reise, unpraktische Verteilung oder ein Zu-

viel des Gepäcks berauben den Wanderer teilweise, wenn nicht völlig gerade dessen, was er auf seinen Fahrten sucht: der Freude an der Natur, von der er ein Teil, der beste Teil der Schöpfung ist — der Aufnahmefähigkeit gegenüber mannigfachen, des Festhaltens würdigen Eindrücken.

So sehr man daher ohne besonderen Nachteil einen Ausflug von wenigen Stunden im gewöhnlichen Straßenanzuge zu Fuß wagen darf, so wenig empfiehlt sich letzterer zu weiterausgreifenden Unternehmungen. Aber nicht alle diejenigen, welche Fußwanderungen größeren Stiles unternehmen, wissen sich nach Erfahrungssätzen praktisch zu kleiden und auszurüsten. Daher mögen hier einige, manchem gewiß willkommene Ratschläge Platz finden.

Zunächst wenige Worte über die körperliche Veranlagung. Man trete nicht unvermittelt mit Sack und Pack eine Wanderung an, welche Dauermärsche, über die Zeit von früh bis abend ausgedehnt, etwa gar noch meist in bergigem Gelände, beansprucht. Das Plänemachen auf dem Papier läßt alles im rosigsten Lichte erscheinen. Da giebt es keinen Regen, keine Müdigkeit, kein drückendes Ränzlein. Wohlgemut, ein Liedchen pfeifend, schreitet man über jegliches Hindernis hinweg, um mit sinkender Nacht auf eine Tagesleistung von 30, vielleicht 40 Kilometern stolz herabzuschauen. Um ein tüchtiger Fußwanderer zu werden, muß man mit bescheidenen Leistungen, nur allmählich steigernd, den Anfang machen. Das allein, Methode und Beschränkung zugleich, bildet die Gehmuskeln richtig aus, während sich diese bei Gewaltanstrengungen ungewohnter Art verbilden, verkümmern. Wer also das Gehen nicht gewöhnt ist, jedoch beabsichtigt, ein strammer Fußtourist zu werden, der beginne erst mit einem zweistündigen Gang, ohne Gepäck. Alsdann setze er sich immer höhere Aufgaben. Als Kleidung ist zu empfehlen für Herren Touristenhemd oder Schwitzer, Lodenrock und Kniehosen, lange, kräftige Wadenstrümpfe, feste, über den Knöchel reichende wasserdichte Schnürstiefel mit Doppelsohlen, Lodenhut mit nicht zu breiter Krämpe, und für Damen die Reformkleidung, d. h. Leibchen mit Schulterbändern und vier Knöpfen zum Anhängen der Unterkleider, fußfreies, nicht zu weites Kleid, Stiefel wie oben. Den Sohlen derselben — ein sehr wichtiger Punkt — bringt man große Geschmeidigkeit und Dauerhaftigkeit bei, indem man sie dreimal hintereinander dick mit Leinölfirnis bestreicht, aber nicht sogleich anzieht, sondern mindestens 8 Tage stehen und das Fett anfaugen läßt. Man vermeide indessen unnötige Schwere und Derbheit der Stiefel, empfehle dem Schuster vielmehr eine Verbindung von wasserdichtem Segeltuch und Leder anzuwenden. Sehr gerühmt werden auch in Bezug auf ihre Wasserdichtigkeit die sogenannten „Triumphstiefel", welche mittelst Schnallen anstatt Schnüren geschlossen werden. In Bezug auf das Gepäck kann nicht genug vor dem Zuviel gewarnt werden. Man bedenke immer, daß die Schwere desselben im Laufe des Tages in quadratischem Verhältnis wächst: zwei

Kilogramm in der Morgenfrische werden zu 8 Kilogramm am Abend, und alles muß man selbst tragen! Eine Fußtour von 14 Tagen erfordert folgendes:

Im Rucksack (welcher dem viereckigen Ranzen vorzuziehen ist):

2 Paar Strümpfe mit Wolle und Nadel zum Stopfen,
4 Paar Fadensocken,
1 Paar Unterhosen,
1 Nachthemd,
1 Paar leichteste Tuchpantoffel, noch besser leichteste Halbschuhe oder Segeltuchturnschuhe, damit der Wanderer z. B. zum Nachtessen schon die schweren Wanderschuhe ausziehen und doch unter Leute gehen kann,
8 Taschentücher,
Kamm, Zahnbürste, Seife, Waschhandschuhe — alles nicht im schweren, eleganten Reisekästchen, sondern in leichtes Wachstuch eingewickelt, und etwas Nähzeug mit dem allernötigsten Inhalt, u. A. einige Hosen- und Hemdenknöpfe.

In den Taschen:

Trinkbecher (von Gummi, zusammenlegbarer Metallbecher oder ovales Glas in Gehäuse),
Geldtäschchen,
Taschenmesser,
Würfelzucker,
Notizbuch, Ausweiskarte für die Post, Landkarten, Reiseführer, (Bleistift, Huthalter),
Eine Taschenlaterne mit Kerze, z. B. um bei einbrechender Dunkelheit nötigenfalls die Karte noch benutzen zu können u. dergl.
Bindfaden, wenn ein Glied vom Hosenträger reißt.
Wenn nötig, Kneifer oder Brille.
Schokolade wird besser durch Zucker ersetzt.
Im Notizbuche ein Heftchen englisches Pflaster, etwas Opiumtinktur; eine Blechdose oder Tube mit Borsalbe oder Salicyltalg. Etwas Leinwand für den Fall des Verwundens.

Auf den Feldstecher oder gar ein schweres Fernrohr leiste man thunlichst Verzicht. Noch praktischer ist es, das Tagesgepäck auf ein Minimum, besonders in Bezug auf Wäsche, zu beschränken, hingegen frische Wäsche, mit Hemd, Strümpfen, Taschentüchern 2c. als Postpacket postlagernd voraus zu senden. Solche Sendungen nicht an ein bestimmtes Hotel zu richten, dürfte aus dem Grunde empfehlenswert sein, weil man häufig im letzten Augenblick gezwungen ist, eine andere Wahl zu treffen. In kleineren Orten ist allerdings zu beachten, daß die Post

bei Ankunft des Wanderers oft schon geschlossen und in früher Morgenstunde noch nicht geöffnet ist!

Auf Tagesmärschen, welche keine Mittagsrasten bieten, muß man sich mit etwas Lebensmitteln versehen. Hierzu dient am besten:

Eine nahrhafte, saftige Streichwurst,
Mit Wurst und Butter belegtes Roggenbrod,
Hart gesottene Eier, kalter Braten oder Geflügel,
Hamburger Biskuits oder „Cakes",
Schokolade,
Kalter Thee mit Citronensaft.

Man vermeide auf das strengste jeden Alkohol zur sogenannten „Stärkung", welche bekanntlich den entgegengesetzten Erfolg hat! Wer Bier, Wein, Likör ꝛc. nicht entbehren kann, bleibt am besten der Touristik fern!

Das Packen des Rucksackes muß derart geschehen, daß die weichen Gegenstände dem Rücken nahe liegen oder oben, die harten, unbequemen jedoch die Außenwand bilden.

In die Hand einen Touristenschirm mit festem Griff zum Aufstützen und mit Stahlspitze.

Wer einen wasserdichten Lodenmantel besitzt, braucht keinen Schirm und nimmt einen festen Touristenstock mit Stahlspitze. Bei Regen wird der Gurt hinten am Lodenmantel aufgeknöpft, wodurch der Mantel weit wird, und kann man dann den Rucksack unter dem Mantel tragen; bei warmem Wetter wird der Mantel in den Rucksack gepackt oder zwischen Rücken und Rucksack eingehängt.

Zur Technik des Marschierens sei noch bemerkt: Neulinge verfallen vielfach in den Fehler (der nicht einmal den alten Touristen ohne Schaden hingeht), bei Beginn des Marsches mit frischen Kräften „scharf einzugreifen". Gerade das Gegenteil ist aber das Richtige. In den ersten Stunden muß man zurückhalten, bis man sich „eingelaufen" hat. Mit langsamen, kleinen Schritten kommen wir weiter als mit dem Siebenmeilenstiefel-Paß. Dies gilt besonders von bergan und bergauf. Ein gewisses Maß der Muskelspannung kann nie ohne Nachteil überschritten werden. Chi va piano, va sano!

Der Beschaffenheit des Fußes ist die größte Aufmerksamkeit zu widmen. Sobald er an irgend einer Stelle zu schmerzen anfängt, sei es auch in geringem Maße, muß der Stiefel ausgezogen und die Sache in Ordnung gebracht werden. Blasen entstehen meistens durch schlecht sitzende, zu harte und deshalb sich in Falten schiebende Strümpfe. Aus diesem Grunde taugen baumwollene nicht für das Marschieren. Viele pflegen sich vor dem Abmarsch die Fußsohle und den Raum zwischen

den Zehen mit Salicyltalg einzufetten, ebenso die Schenkel zwischen den Beinen, um „Wolf“ und Wundlaufen vorzubeugen.

Während des Gehens in mäßigem Schritt, auf regelrechten Boden nicht über 5 Kilometer in der Stunde, sei die Atmung durch die Nase nicht flach, sondern tief, während man sich bei größerem respiratorischen Aufwande, wie dies z. B. beim Bergsteigen oder Radfahren nötig wird, zu tieferen Einatmungen nicht verleiten lassen soll. Im Gegenteil: bei Eintritt mühesameren Atmens ist es dringend geboten, etwas tiefer auszuatmen, ohne sich aber dabei Zwang anzuthun. Die Außerachtlassung dieser, einer Hauptregel des Atmens, kann leicht ein ausgeprägtes Lungen-Emphysem zur Folge haben. Also Vorsicht!

Im allgemeinen muß der Deutsche den vorteilhaften Marschierschritt, wie er z. B. dem Franzosen, besonders dem Basken eigen ist, erst lernen. Wir treten zu stark mit den Hacken auf, letztere hingegen mit den Ballen, wodurch an Elastizität des Ganges und Ausdauer viel gewonnen wird.

Mit dem Halten ist sparsam zu verfahren. Diejenigen Rasten erschlaffen am meisten, welche nur eine viertel oder halbe Stunde währen. Wirkliche Erholung und Erneuerung der Kräfte bieten nur die gewöhnlich in der Mittags- bezw. während der heißen Tageszeit abgehaltenen Pausen. Es ist jedoch vom Übel, bei dieser Gelegenheit sofort das Gepäck abzulegen und sich völlig der Ruhe hinzugeben. Steife Glieder sind die Folge. Gleichwie ein Rennpferd nach vollbrachtem Laufe noch eine kurze Zeit im Schritt geführt wird, damit seine Beine nicht steif werden, muß der Tourist sich noch etwas Bewegung machen, bevor er sich der Ruhe überläßt.

Bei der Ankunft in der Wohnung wasche man das Gesicht, die Hände und Füße mit lauwarmem, **nicht kaltem**, Wasser ab. Kann sich der Wandersmann ein warmes Bad leisten, dann um so besser! Sehr empfohlen wird auch das Trocken-Abreiben. Zu früh aufstehen taugt keineswegs für jeden Körperbau. Viele Menschen benötigen einen etwas längeren Schlaf, um leistungsfähig zu bleiben. In dieser Hinsicht muß jeder die richtige Mitte seinem eigenen Bedürfnis gemäß herausfinden und eine 6 bis 7 stündige nächtliche Ruhe auf jeden Fall einhalten. Durch Gewöhnung an frühes Zubettegehen kann man aber erreichen, auch am frühen Morgen zu wandern, ohne Sehnsucht nach dem Federkissen zu empfinden; singt doch auch Geibel:

„Wer recht in Freuden wandern will,
Der geh' der Sonn' entgegen!
Da ist der Wald so kirchenstill,
Kein Lüftchen mag sich regen;
Noch sind nicht die Lerchen wach,
Nur im hohen Grase der Bach
Singt leise den Morgensegen.“



## Tourismus oder Wanderfahren.

Was verstehen wir unter Tourismus?

Wie wir am Eingang der Schrift sagten, darf der Ausdruck „Tourismus" nicht mit „Touristik" verwechselt werden. Tourismus heißt verdeutscht etwa „Wanderfahren", und letztere Bezeichnung kann nur für den Radfahrer in Anspruch genommen werden, der auf seinem Rade ausgedehnte Touren unternimmt.

Das Touren- oder Wanderfahren, über das wir noch sprechen wollen, kann aber auch wie die Touristik in verschiedener Weise ausgeführt werden. Es giebt Tourenfahrer, denen mit Ausnahme ihres leiblichen Wohlbefindens alles ideale Streben überflüssig dünkt. Sie treiben diesen Sport nur zum Vergnügen, um sich Unterhaltung oder Zerstreuung zu verschaffen, und entsprechen den in den vorhergehenden Blättern geschilderten Vergnügungsreisenden, die eben die „Mode mitmachen". Die Welt durchstreifen sie im Fluge, um im Kreise ihrer Bekannten mit der hohen Zahl der zurückgelegten Kilometer zu prahlen, oder um sich rühmen zu können, dieses und jenes gesehen zu haben; der Ehrgeiz verleitet sie, am Rekord und Wettfahren teilzunehmen, sie sehen ihr Rad nur als Mittel an, um unabhängig von allen Beförderungsmitteln nach Belieben ein gestecktes Ziel zu erreichen.

Ganz anders faßt der „echte" Tourenfahrer seine Aufgabe auf. Er sieht in seiner Maschine nicht nur das Mittel der leichten und bequemen Fortbewegungsweise, sondern er legt seinen Wanderfahrten sozusagen einen „moralischen Wert" bei. Der treibende Beweggrund des Wanderfahrens ist bei ihm nicht allein das Vergnügen; er will vielmehr durch den Tourismus erzieherisch auf Körper und Geist wirken. Die Freude, die ihm das Fahren durch Gottes schöne Natur verursacht, sollte stets mit dem Streben verbunden sein, gewisse Gesichtspunkte im Auge zu behalten, welche etwa folgende sind:

1. Stärkung der Gesundheit.
2. Gesteigerte Entwickelung gewisser für das Leben wertvoller Charaktereigenschaften, als da sind: Persönlicher Mut, Geistesgegenwart, Selbstbeherrschung, äßigkeit.

3. Erhöhte Liebe zur Natur oder, wo diese noch nicht vorhanden, Erweckung des Natursinnes, der Liebe zur Heimat.
4. Bereicherung der Kenntnis des eigenen Vaterlandes wie auch fremder Länder, in zweiter Linie hieraus folgende Erweiterung des Gesichtskreises und Steigerung der Urteilskraft. Endlich
5. Kameradschaftliches Empfinden für gleichen Zielen zustrebende Menschen.

Alle diese Eigenschaften bezw. Vorzüge entspringen unmittelbar oder mittelbar dem richtig gehandhabten Tourenfahren, sie bilden dessen moralischen Inhalt.

Für zweckmäßig ausgeübtes Wanderfahren ergeben sich die beiden unveränderlichsten Richtpunkte:

1. Entwickelung der Kraft.
2. Erhalten und Beherrschen derselben.

Das Erhalten und Beherrschen der gewonnenen Leistungsfähigkeit, das Haushalten mit den Kräften, ist das Schwierigere, das aus der ersten Bedingung folgt: Gleich einem roten Faden, auch die untergeordneten Leistungen in demselben Maße berücksichtigend, zieht sich dieser oberste Grundsatz, das Einteilen und Zügeln der Kräfte, durch das ganze Gebiet des vernünftig getriebenen Tourensports.

## Pflichten des Tourenfahrers.

Welche Anforderungen werden nun an einen guten Tourenfahrer gestellt, um diese Gesichtspunkte zu erfüllen?

Es giebt unter den Radlern und Radlerinnen sozusagen vorbestimmte und andere weniger veranlagte Menschen, d. h. solche, welche die wesentlichsten Eigenschaften eines guten Tourenfahrers von Hause aus mitbringen, und andere, welche sich jene erst erwerben müssen oder vielleicht nur teilweise zu erwerben befähigt sind. Zum Tourenfahren geeignet erscheinen am besten Leute von nicht über Mittelgröße, schlanke, sehnige, organisch vollkommen gesunde Menschen. Wo eigene Einsicht zur Beurteilung dessen nicht hinreicht, wo organische Unzulänglichkeiten, besonders des Herzens, vorliegen, da muß der Rat des Arztes entscheiden. Herzklappenfehler oder gar Herzerweiterung können durch Radfahren nicht beseitigt, vielmehr verschlimmert werden. Bei sehr mäßiger, vom Arzte vorgeschriebener Ausübung darf man hingegen mit einem leichten Herzklappenfehler das Fahren wagen. Für alle Radfahrer, denen ihre Gesundheit lieb ist, giebt es keine größere Rücksicht, keine gleich dringend zu empfehlende Überwachung als diejenige der Thätigkeit des Herzens. Herzerweiterung heißt die große Gefahr, welche überall dort lauert, wo mit Atmung und Kräften während der Fahrt nicht hausgehalten wird. Der Schlag des

Herzens ist der beste Kilometermesser. Gesunde Lungen erfahren durch das Tourenradeln eine oft erstaunliche Stärkung.

Gesunde Lungen und gesundes Herz — es ist schon viel, wenn man dieses Kapital in das große Unternehmen des Wanderfahrens einbringt! Wer nun überdies turnerische Gewandtheit, ein feines Gehör, ein scharfes Auge sein eigen nennt, darf wohl als körperlich sehr gut veranlagt gelten.



Radfahrerklub.

Wo der Körper in der obenangeführten Weise nicht vorbereitet ist, oder doch nur zum Teil, da muß er geübt und gestählt werden. Darin besteht eine der bedeutendsten Aufgaben des Tourenfahrens. Denn der nicht seltene Irrtum, zu glauben, daß man auf Reisegenuß und Aufnahmefähigkeit rechnen könnte, ohne „trainiert", geübt zu sein, rächt sich schwer. Die Übung erstreckt sich auf beinahe das gesamte Muskelsystem, von den Kinnbacken bis zu den Zehen, allerdings unter vorwiegender Inanspruchnahme der Beinmuskeln. Aus diesem Grunde empfiehlt es sich, daß der Radfahrer auch Hantel- und Stemmübungen nicht vernachlässige. Die Entfernung des Radfahrers vom Turnplatz und die Entfremdung von der Fußtouristik führt zur Einseitigkeit.

Des Alkoholgenusses soll man sich wie beim Fußwandern nach bestem Vermögen ganz enthalten. Nur wenn Schwächeanfälle, Ohnmachten, Kolikschmerzen 2c. eintreten, ist etwas alter Kognak, Portwein, Kolalikör und ähnliches am Platze. Das Rauchen während der Fahrt schadet; doch spielt diese Frage zu sehr auf das individuelle Gebiet hinüber, als daß eine allgemein gültige Regel aufzustellen hier am Platze wäre.

Einen nicht unwichtigen Beitrag zu unserem Wohlbefinden auf Radtouren, gleichviel ob auf kürzere oder weitere Entfernung, liefert die passende Kleidung.

Der Tourenfahrer wähle ausschließlich Wolle. Baumwolle oder ähnliche Ersatzmittel sind nicht zu empfehlen; Wolle allein schützt vor Erkältung. Wir sind vor die Wahl des wasserdichten Lodens, der zum mindesten für den Rock sowie für den Regenkragen am geeignetsten ist, und der gestrickten Stoffe gestellt und an Farben von wenig heiklem Ton gebunden, dunkelgrau oder „naturbraun". Auf sehr hellen oder sehr dunklen Stoffen zeichnen sich Staub und Ölflecke auffallend ab. Loden erscheint um weniges leichter als gestrickte Kleidung; da letzterer aber dehnbarer und im sogenannten Strickstich leicht auszubessern ist, so wird er für die Fahrhose das einzig richtige sein. Damen kleiden sich am vorteilhaftesten in wasserdichten Loden, in einen fußfreien, ja nicht zu weiten Rock und Pluderhosen von gleichem Stoff. Als praktischste Unterkleidung für Herren empfiehlt sich das Touristenhemd, über demselben bei kühler Witterung hoch anschließender Schwitzer, kurze Unterbeinkleider, welche das Knie frei lassen, die langen Strümpfe mittelst verstellbaren Gummibands an einem Innenknopfe des Hosenbundes befestigt. Die Lodenjoppe sei mit vier Außen- und zwei geräumigen Innentaschen ausgestattet. Sportgürtel sind ungesund und überflüssig. Über den Strümpfen Gamaschen zu tragen, paßt nur für den Winter; den Damen werden hingegen für Frühjahrs- und Herbstfahrten kurze Gamaschen aus Tuch oder Segelleinwand dienlich sein.

Von größter Bedeutung ist die Fußbekleidung. Ein geradezu musterhaftes Schuhwerk bildet eine Verbindung von wasserdichtem grauem Segeltuch und schwarzem Leder, ein Mittelding zwischen Schnürstiefel und Schuh. Es muß mit einfachen Sohlen versehen sein, welche vor dem Gebrauche viermal mit Leinöl zu tränken sind; dadurch entsteht eine geschmeidige, fast unverwüstliche Sohle. Doppelsohlen sind zu verwerfen. Die mittelst Klappen — gleich den sogenannten „Triumphstiefeln" zu befestigenden Schuhe widerstehen dem Eindringen des Regenwassers besser als jene zum Schnüren.

Das Rad. Der von den heimatlichen Ausbesserungs-Werkstätten sich entfernende Reisefahrer hat besonders auf eine zuverlässige gute Maschine

Wert zu legen; ein minderwertiges Rad kommt teurer zu stehen als die gediegenste Luxusmaschine.

Ein brauchbares Tourenrad muß nachstehende Eigenschaften besitzen:

1. Gute dem Körpergewicht des Fahrers entsprechende Bestandteile, im Durchschnitt samt Ausstattung mit Werkzeug, Laterne und Glocke nicht unter 14 kg wiegend.
2. Der Figur, d. h. dem Schrittmaß angepaßte Rahmengröße.
3. Ebenso dem Schrittmaße des Fahrers angemessene Länge der Kurbelstangen und Übersetzung — Entwickelung des Rades.
4. Zuverlässige Reifen, welche sich weder rasch abschleifen noch platzen. Der Temmelsche Kompensationsreifen hat sich einen Ruf erworben.
5. Einen geschmeidigen Sattel, auf dem man sich nicht wund scheuert. Der einfache, gespannte Ledersattel, ohne Überdecke, leistet die besten Dienste.
6. Gut abgedichteten Kettenkasten, Anfertigung: Skell, Dresden.
7. Unter keinen Umständen versagende Laterne.

Die Acetylenlampen sind, abgesehen von ihrer schwierigen Instandhaltung, bei ungünstiger Witterung und der ebenso großen Schwierigkeit, im Regen das Carbid trocken abzuschließen, unzuverlässig. Besser hat sich die Rübölaterne (2/3 Rüböl, 1/3 Petroleum) bewährt.

8. Eine gute Bremse.

Die Lenkstange soll, wenn irgend thunlich, frei von Gepäck sein. Andernfalls wird die Steuerung der Maschine beeinträchtigt, und bei längerer Fahrt ermüden die Arme sehr. Das Gepäck nimmt die Rahmentasche (nur aus Leder, ja nicht Segelleinwand, die in dünnster Beschaffenheit meist über Pappe gezogen ist!), sowie ein über dem Triebrad angebrachter Rost auf. Mit der Rahmentasche bei Seitenwind fahren will geübt sein.

Kleine Winke. Gelegentlich des Nachspannens der Kette achte man darauf, daß die Achse des Hinterrades nicht einseitig aus ihrem Lager geschoben werde, denn selbst eine geringste Abweichung hat einen erschwerten Gang der Maschine zur Folge. Das Reinigen der Kette: Man nimmt sie von den Zahnrädern ab und legt sie einige Stunden hindurch in ein Petroleumbad. In Sägespänen abreiben und mit einem Flanell-Lappen nachtrocknen ist die zweite Handlung. Sodann erhitzt man bis zum Flüssigwerden in einer flachen Pfanne soviel Vaseline, daß die vorher auf der Herdplatte erwärmte Kette völlig davon bedeckt ist. Mindestens eine halbe Stunde läßt man nun die Kette in dieser flüssigen Vaseline liegen, damit sie in alle Glieder einzudringen vermag. Endlich ergreift man sie mittelst der Zange an einem Ende, läßt über der Pfanne das überflüssige Fett ablaufen und reibt die Glieder wiederum mit einem aufsaugenden Lappen blank und ganz trocken, denn sofern fette Rollen

über die Zähne laufen, **greift die Kette nicht fest ein.** Bei der kettenlosen Maschine hat man allerdings weniger Umstände.

Das Tourenrad ist nicht vollständig ohne einen Cyclometer, eine geräumige, am Sattel zu befestigende Werkzeugtasche, in welcher sich ein kleiner Hammer und ein starker Schraubenzieher neben den Schlüsseln rc. befinden sollte, und ohne eine Reitgerte als Schutz gegen bissige Hunde.

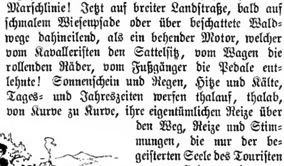
* *
*

Unterwegs! Jeder Radtourist, welcher thatenfroh in Wind und Wetter hinauszieht zu neuen Unternehmungen, empfindet gewiß ein Bedauern darüber, seine kostbare Maschine nunmehr schonungslos allen Unbilden der Witterung und jeglicher Verunreinigung auf den Wegen preisgeben zu müssen. Dieser mit einer Genauigkeit und einem Fleiße, von denen nur wenige Radfahrer eine richtige Vorstellung besitzen, gearbeitete Feinmechanismus scheint für alles andere eher als für den Verkehr auf staubiger oder schmutziger Straße bestimmt zu sein; leider läßt sich an der Sache nichts ändern. Um so dringender erscheint die Pflicht, von der Maschine die Einflüsse jener unvermeidlichen rencontres so rasch als es jeweils die Umstände gestatten zu entfernen, d. h. das Rad oft und eigenhändig zu putzen. Man sollte diese Arbeit nicht andern, weniger gewissenhaften Leuten anheimgeben. Selbst an der Maschine herumhantierend, entdecken wir auch sofort etwaige Schäden, fehlende Schrauben rc.

Ehe wir nun zu dem wichtigsten Abschnitt, dem Befahren des Reiseweges, übergehen, sei noch mit wenigen Worten die Notwendigkeit geistiger Vorbereitung, insonderheit sofern es sich um Reisen außer Landes handelt, gestreift. Ohne gutes fachwissenschaftliches Kartenmaterial und einige Sprachkenntnisse — je mehr der letzeren, desto besser — wird man kein zutreffendes und anschauliches Bild von Land und Leuten in sich aufnehmen können, und nur geringen Erfolg und Genuß ernten. Ja mangels solcher Vorbereitung wird man sich in einem fremden Lande sogar sehr unbehaglich und von dem beständigen Wunsche der Rückkehr in die Heimat beseelt fühlen. Geschichte, Charakter, Sitten und Gebräuche der Bewohner, Oberflächengestalt und Sehenswürdigkeiten der Länder, welche das Ziel der Reise bilden, sollten daher dem Wanderfahrer in ihren hauptsächlichsten Umrissen bekannt sein. Dies alles an Ort und Stelle als Neuling nachzuholen ist unmöglich, und am wenigsten möchte es in Bezug auf Geschichte und Volkspoesie gelingen, weil dieses Studium Sammlung voraussetzt. Das touristische Interesse darf nicht durch bloße Wahnvorstellungen entwickelt werden, sondern muß auf sachlichem Boden stehen. Da größere Reisepläne in der Regel lange Zeit vor ihrer Ausführung gefaßt sind, so hat

man Muße, sich an der Hand von Reiseführern und anderen Werken die vorerwähnten Kenntnisse anzueignen.

Wie lieb ist sie uns geworden, so ganz unsere Domäne, eine unter den hurtig tretenden Füßen in wechselvollen Bildern sich aufrollende Marschlinie! Jetzt auf breiter Landstraße, bald auf schmalem Wiesenpfade oder über beschattete Waldwege dahineilend, als ein behender Motor, welcher vom Kavalleristen den Sattelsitz, vom Wagen die rollenden Räder, vom Fußgänger die Pedale entlehnte! Sonnenschein und Regen, Hitze und Kälte, Tages- und Jahreszeiten werfen thalauf, thalab, von Kurve zu Kurve, ihre eigentümlichen Reize über den Weg, Reize und Stimmungen, die nur der begeisterten Seele des Touristen vertraut sind — wie gerne möchte man ihren Spuren weiter folgen! Doch praktischere Dinge müssen uns jetzt beschäftigen.



Radwanderer, welche unterwegs photographieren, zeichnen und Tagebuch führen wollen, um gewonnene Eindrücke festzuhalten, werden ihre Tagesfahrten nur selten über 100 Kilometer ausdehnen dürfen. An diesem Erfordernis ändert auch der Umstand nichts, daß die verbesserten Räder leichter laufen als ehemals.

Hier einige Grundregeln: „*Trainieren*“, *Einüben vor dem Antritt der Reise*, *Einschränken des Gepäcks auf ein Minimum* und Ausnützung der kühleren Tageszeit. Nichts beeinträchtigt so sehr den Genuß der Reise, aber auch die Aufnahmefähigkeit, als Übermüdung, ein qualvoller Marsch, infolge mangelnder Vorübung und zu schweren Gepäcks. Auf das letztgenannte Übel fallen Anfänger fast *regelmäßig* herein; sie schleppen sich mit einer Menge von „Ausrüstungs-Gegenständen“, um diese alsdann als Postpacket den Rückweg in die Heimat antreten zu lassen! Ungeachtet dessen hat auch das Minimalgepäck seine Grenzen. Wir empfehlen, schon lange vor Beginn der Tour das Rad mit Laterne, Werkzeugtasche und Gepäckhalter zu belasten, um das Mehr dieser unumgänglichen Anhängsel nicht gleich am ersten Reisetage unangenehm zu empfinden.

Was sollen wir auf Radreisen mitführen, welche sich über mehrere Wochen erstrecken?

1 Regenmantel, auf dem Rost über dem Triebrade gerollt und festgeschnallt.

In der Rahmentasche: 1 Paar Strümpfe, 1 Taghemd, 1 Nachthemd, 1 Paar leichte Unterbeinkleider, 6 Taschentücher, das Waschzeug in ganz leichter Rolle, Tuchpantoffel mit Sohlen aus Segeltuch, Flick- und Putzzeug, Karten, Tourenbuch und einen niemals versiegenden Vorrat von Würfelzucker (pro Tag 6—8 Stückchen), welcher in geradezu wunderbarer Weise die Kräfte erhält.

Zur Aufnahme all dieser Gegenstände genügt eine Tasche, welche ungefähr zwei Drittel des Rahmens einnimmt. Wir warnen davor, eine Rahmentasche zu wählen, welche bis zu den Pedalen hinabreicht, sofern jene aus Segeltuch gefertigt ist. Denn im andauernden Regen verzieht sich dieses zu einem Sack, in welchen plötzlich die Pedalzacken eingreifen; ein böser Sturz kann die Folge sein!

Einteilung der Kräfte: Wenn wir nicht mehr durch die Nase allein zu atmen vermögen, sondern gezwungen sind, den Mund zu öffnen, dann ist es Zeit, die Bewegungen zu verlangsamen oder abzusteigen. Jeder Fahrer besitzt auf Grund seiner persönlichen Veranlagung ein bestimmtes Maß von Widerstand, welchen er der andrängenden Luft entgegenzusetzen vermag, und an dem seine Kräfte ihre Grenzen finden. In Fahrleistungen ausgedrückt, ist dieselbe bei dem einen 14 und 15, bei dem andern 16, bei noch anderen 17 und 18 Kilometer in der Stunde auf Dauertouren, bepacktes Rad und regelrechte Verhältnisse vorausgesetzt. Mit beschleunigter Fahrt wächst der Luftwiderstand in derartigen Proportionen an, daß jeder bald herausfinden wird, wie weit er, ohne Schaden zu nehmen, gegen ihn aufzukommen vermag. Im Hinblick darauf gilt auch beim Radfahren als goldene Regel „Chi va piano, va sano“; wer am gemächlichsten auch hier gegen den Wind und die Hügel fährt, reist am schnellsten. Von verschiedenen Seiten wurde der Grundsatz aufgestellt, während des Fahrens ein möglichst gleichmäßiges Tempo zu beobachten und niemals über einen gewissen Kraftaufwand hinauszugreifen. Mit dem letztgenannten Vorschlag kann man einverstanden sein; was jedoch das „möglichst gleichmäßige Tempo“ betrifft, so mag es für die Ebene gelten, nicht aber für hügeliges Gelände, in welchem bergab eingeholt werden muß, was man bergauf versäumte.



Von dem Können und Wollen des Radfahrers hängt es ab, in wie weit er sich an die gebauten Straßen halten wird, um vorwärts zu kommen. Hinsichtlich der Beweglichkeit in ungünstigen Bodenverhältnissen ist dem Fahrrad bezw. dem geübten Radler ein viel größerer Spielraum gegeben als gemeinhin angenommen wird, und eine große Anzahl von

Hauptstraßen sind von dem Radtouristen deshalb gemieden, weil er angenehmer auf den meist nebenher führenden Fußpfaden oder auch nur Rasenbänken fährt. Kurz gesagt, läuft die Sache darauf hinaus, daß überall dort, wo der Fußgänger einen Weg getreten hat, sei derselbe noch so schmal, auch der geschickte Radfahrer im Sattel bleiben kann, Gebirgspfade selbstredend ausgenommen. Nicht das Können des Tourenfahrers, sondern dessen Wetterfestigkeit und persönlicher Ehrgeiz entscheiden endlich darüber, ob er sich durch ungünstige Witterung abschrecken läßt.

Bergab und bergauf auf unbekannten Straßen — der schwierigste Teil des Tourenfahrens! Wer sich auf eine gute Bremse verlassen kann (Carloni's Hinterradhemmung mit Druck auf die Felge und Lederblock verdient hier an erster Stelle Erwähnung), darf auch mehrere Kilometer lange Gefälle im gewöhnlichen Tourentempo hinabfahren. Indessen ist von links und rechts etwa einmündenden Wegen die größte Aufmerksamkeit zu schenken, ebenso den unübersichtlichen Kurven. Um die Maschine schnell zum Stillstand zu bringen, darf die Bremse nicht barsch sondern nur allmählich angezogen werden. Es ist verkehrt, geschieht jedoch sehr häufig, die Lenkstange beim Nehmen von Kurven fest anzufassen; denn in diesem Falle sperrt sich das Rad, und man kommt leicht zu Fall.

Gelegentlich des Erklimmens von Anhöhen ist es von Vorteil, den Oberkörper mäßig vorzubeugen, nicht stoßweise zu treten, sondern fest aus den Hüften heraus und mit der Mitte der Fußsohle durchzudrücken. Ein Fuß reiche dem andern das Pedal. Dabei halte man den Fuß horizontal und gleite mit der Sohle bis zum Absatz vor, diesen hart an das Pedal drängend. Dieses ist der sogenannte „retrograde" oder rückläufige Tritt. Für den geübten Fahrer giebt es keinen toten Punkt. Im übrigen bleibt das Bergfahren untrennbar vom Kräftezustand des Reiters, müde Beine werden jedenfalls das Laufen allen anderen Künsten vorziehen. —

Aus den vorstehenden Ausführungen über die Aufgaben und technischen Erfordernisse des Wanderfahrens wird man leicht ersehen, daß einerseits das in ein vernünftiges System gekleidete Radeln geeignet erscheint, zu den idealsten Zielen der Touristik zu führen, daß andererseits aber auch einiger technischer Erfahrungen und sachgemäßer Übung bedarf, um auf diesem Wege nicht zu scheitern.

Das in oben Gesagte, in reizende Verschen zu kleiden, ist unserem verehrten Mitarbeiter in seinem Gedicht „Radfahrer's Einmaleins" ganz vorzüglich gelungen, und dürften die nachstehend angeführten wenigen Strophen wegen ihrer Frische und ihres köstlichen Humors ein allgemeines Interesse finden; mögen sie daher allen Radlern zur Nacheiferung empfohlen sein!

## Radfahrers Einmaleins.

Einmal eins ist eins.
Radfahrer, acht' des Steins!
Meid' Löcher, Pfützen, Gräben,
Fahr' allzeit möglichst eben
Von wegen deines Bein's;
Einmal eins ist eins.

Zweimal zwei ist vier.
Auf Touren trink' kein Bier:
Es lähmt der schwere Gerstensaft
Dir die Vernunft, die Muskelkraft;
Milch sei dein Lebenselixir —
Zweimal zwei ist vier.

Dreimal drei ist neun.
Wenn steile Berge dräu'n
Hinab ohn' End' im krummen Lauf,
So halt' das Rädlein hurtig auf.
Vorsicht wird niemals dich gereu'n —
Dreimal drei ist neun.

Viermal vier ist sechzehn.
Lass' alle Nörgler krächzen!
Zieh' an die schmucken Wadenstrümpf',
Ob auch der Neid die Nase rümpf';
Wir woll'n nicht links noch rechts seh'n —
Viermal vier ist sechzehn.

Fünfmal fünf ist fünfundzwanzig.
Von Mailand bis hinauf nach Danzig
Sei dir kein Weg zu weit, zu schlecht,
Dann bist du in der Wolle echt.
Doch nach Paris umfahre Danzig
Sonst kriegst du dorten fünfundzwanzig!

Sechsmal sechs ist sechsunddreißig.
Sei stets auch im Berufe fleißig;
Das Radeln sei nur Zeitvertreib,
Gesund zu halten Geist und Leib.
Solch' Tugendleben preis' ich —
Sechsmal sechs ist sechsunddreißig.

Siebenmal sieben ist neunundvierzig.
Rädchen nicht von selbsten schmiert sich!
Gut geölt gilt halbe Fahrt
Auf Touren, ebenso am Start.
Dünnes Öl sehr bald verliert sich —
Siebenmal sieben ist neunundvierzig.

Achtmal acht ist vierundsechzig.
Jeder Leichtsinn bitter rächt sich!
Zieh' d'rum alle Schrauben fest,
Verwahr' das Werkzeug stets aufs best',
Mit locker'm Rad man schlecht bewegt sich —
Achtmal acht ist vierundsechzig.

Neunmal neun ist einundachtzig.
Wer im Anfang zu sehr plagt sich,
Kommt am Ende nicht mehr mit,
Verläßt das Rad in müdem Schritt;
An die Spitze setzt man facht' sich —
Neunmal neun ist einundachtzig.

Zehnmal zehn ist hundert.
Wer's selbst nicht kann, bewundert,
Mein junger Freund, dein schmuckes Rad.
Schwing' frisch dich d'rauf zu kühner That
Und, mit „All Heil“ ermuntert,
Sprich: Zehnmal zehn ist hundert.

F. K.



## Der Automobilismus.

Auch über diesen Sport soll einem Fachmann das Wort gegeben werden! —

Wer je sehnsüchtig aus dem Fenster eines schnellfahrenden Eisenbahnzuges auf die vorüberfliegende schöne Landschaft blickend, den Wunsch hegte, der Zug möge langsamer fahren, damit man doch auch Gelegenheit habe, die Schönheit der Natur zu genießen, ein wenig frische Luft zu atmen und das Empfinden los zu werden, sich als Gefangener in einem allerdings mit allen Bequemlichkeiten ausgestatteten Käfig zu fühlen, der wird leicht zur Ansicht bekehrt, daß das Reisen mit dem Automobil unter den vielen Vorzügen als einen der größten den besitzt, daß man viele Herrlichkeiten der Natur in schneller Aufeinanderfolge voll und ganz genießen kann.

All die Sportmänner, Jäger, Touristen, Radler ꝛc., die es verstehen, den Sport als solchen mit dem Genusse und der Erholung zugleich zu verbinden, sie alle werden, soweit sie es können und nicht schon sind, Jünger dieser neuesten Errungenschaft werden.

Von geschäftlicher Nützlichkeit abgesehen, bringt der Automobilismus jedem eine schöne Seite. Man kann kühn behaupten, daß kein „Sport" so viel Vergnügen, Reiz und Belehrung bringt wie dieser, wenn er vernünftig getrieben wird. Hat doch der Fürst von Monaco, um ein treffendes Beispiel zu geben, in seinem Reiche den Automobilen eine Geschwindigkeit von nur 10 km in der Stunde gestattet, anderenfalls Strafen von Frs. 20.— bis Frs. 1000.— eintreten. Dadurch aber wird der Automobilismus an der Riviera den sportlichen Charakter verlieren und zum echten Tourismus mit „moralischem Werte" erhoben werden.

Übrigens läßt sich die Ausübung eines Sportzweiges mit dem anderen selten so gut vereinen wie der Automobilismus mit allem anderen Sport.

Als das Kraftfahrwesen begann, da hörte man manch spöttisches Wort von seite anderer Sporttreibenden. „Ein Heizer!" hieß es, kein Selbsteinsetzen seiner Person, keine Kraftleistung, keine Gewandtheit, und dies soll ein Sport sein?! Diese Ansichten dürften bei Sporttreibenden wohl nicht mehr oder nur in geringem Maße vorherrschen.

Wird der Automobilismus als reiner Sport (Renn- und Touristenfahrt) betrieben, so gehört zu seiner richtigen Ausübung als Selbstlenker kein geringes Maß von Kaltblütigkeit, Energie, schneller Entschlußfassung, großer Fertigkeit und Erfahrung in der Behandlung der Maschine.

Gar manchem schwebte als Muster eines Automobilisten der Lokomotivführer vor. Verlangt schon dieser Beruf einen ganzen Mann, um wieviel mehr noch der Sport des Automobilisten! Während der erstere seine Aufmerksamkeit außer auf seine Maschine nur noch auf die ihm gegebenen Signale lenken muß und eine glatte und wohlbehütete Fahr-

bahn hat, ist der Automobilist allen Zufällen und Fährlichkeiten der Straße ausgesetzt. Er muß vorerst ein guter Kenner der Straßenverhältnisse sein, die Beschaffenheit derselben früher erfassen, ehe der Wagen ihn durch Stöße zc. auf den Zustand des Weges aufmerksam macht; ein „zu spät" rächt sich gar leicht an seiner Maschine. Eine Beobachtungsgabe hinsichtlich der ihm entgegenkommenden und der von ihm



Eine Automobilfahrt.

zu überholenden Fuhrwerke, Fußgänger, Radfahrer zc. muß ihm eigen sein. Hier kommt es gar oft auf richtige Beurteilung und schnelles Handeln an. Unruhige Pferde, die sich nicht selten mit ihrem Fuhrwerk quer über die Straße stellen, schlafende oder die vorgespannten Tiere nicht meisternde Kutscher; Radler, welche ohne die Gefahr zu kennen, in dichtem Abstande hinter dem Automobil einherfahren; Frauen, die beinahe jedesmal und ohne Grund knapp vor dem daherkommenden Wagen die Straße überschreiten; Kinder, die aus Neugierde in der Mitte des Fahrdammes

stehen bleiben, und noch viele, viele andere Dinge, sie erfordern eine ganz außerordentliche Aufmerksamkeit.

Daß der Fahrer seinen Wagen bezw. seine Maschine gründlichst kennen und sie zu behandeln wissen muß, ist selbstverständlich.

Pferde- und Menschenkenntnis, ein wenig Straßenbau, Mechanik, Schlosserei und Wagenbau, das verlangt der Automobilismus außer den bereits erwähnten Eigenschaften von jedem Selbstlenker. Ist eine solch' vielseitige Bethätigung aus reiner Lust zur Sache kein Sport?!

Aber all die viele Mühe wird reich vergolten durch den Genuß, den ein automobiler Wagen seinem Besitzer und Pfleger bietet!

Je nach der Veranlagung des Eigentümers kann man auf dem Gebiete des Selbstfahrertums im Rennen oder im Tourenfahren und besonders in letzterem alles leisten und vereinen. Die abseits gelegensten Thäler im Hochgebirge sind eben so schnell und leicht erreicht wie die größten Hauptstädte unseres Festlandes. Liebt er frische und urwüchsige Natürlichkeit, ganz leicht ist sie ihm erreichbar; will er das nicht, je nun, dem verläßlichen, guten Automobilwagen ist es gleich, ob er auf Wegen rollt, die in irgend ein verlorenes Bergnest in Tirol, den Abruzzen, oder nach Paris, Wiesbaden und Neapel führen. An keinen Fahrplan, an keine Stunde und an keinen Ort gebunden, kann der Automobilist fahren und bleiben, wie, wann und wo es ihm beliebt. Als Jäger ist er schnell in seinem Bezirke, ohne daß er wie bisher oft alle möglichen Verkehrsmittel benutzen muß, als Bergsteiger gar bald am Ausgangs- oder Stützpunkt seiner Ausflüge, den zu erreichen er anderweitig viele Mühe hat. Die Herren Grafen Karl Schönborn in Munkacs und Bombelles in Grünhof verwenden lediglich das Automobil auf ihrer Jagd, und die zu Jagdzwecken eingerichteten Motorwagen in Amerika verbinden auch noch die Annehmlichkeit, für zwei Jäger Unterkunft zu gewähren. Man fährt mit seinem Motorwagen ins Jagdgebiet, pürscht oder jagt bis zum Abend und kehrt zum gastlichen Wagen zurück, der außer zwei Schlafstätten alle Bequemlichkeiten in sich schließt und für ein reichhaltiges Abendessen Vorräte mit sich führt.

Dem Zugvogel auf seinem Roller steht, wenn er Freude am Reisen hat, die Welt im vollsten Sinne des Wortes offen. Ihm ist seine Eigentümlichkeit gewahrt. Ist er kein Freund der Gegenden, welche trotz ihrer Schönheit durch den reichen Zuzug der Sommerfrischler ihre ursprüngliche Ländlichkeit verloren, ist er kein Freund hochmoderner Gasthäuser mit Table-d'hôte- und Frackanzügen, so kann er sie leicht meiden, ohne auch auf den Genuß der Gegenden zu verzichten. Er kann Land und Leute in verhältnismäßig kürzester Zeit wirklich kennen lernen. Der „moderne Nomade", kann er ganz seiner Anlage und seinem Hange leben.

Dem eifrigen Bestreben des Verbandes zur Wahrung der Interessen der bayerischen Rad- und Motorfahrer ist es zu

danken, daß in München und anderen Orten Bayerns Aufbewahrungsstellen für Fahrräder und Motorwagen eingeführt sind, eine Einrichtung, die alle Freunde dieser Sporte hoch zu schätzen wissen.

Auch ein Automobilreisehandbuch für Deutschland wird demnächst im Verlage von Carl Bohl in Eisenach erscheinen. Dieses Buch soll allen Automobilisten bei Fahrten durchs deutsche Reich ein trefflicher Führer sein, giebt es doch in allen deutschen Orten an, wo der Automobilist neue Betriebsmittel einkaufen, wo er etwaige Ausbesserungen gemacht erhält und wo er Unterkunft für sich wie für seinen Wagen findet.

Wie sehr der Automobilismus auch in rein praktischer Hinsicht immer mehr an Feld gewinnt, das bezeugt die Verwendung der Selbstfahrer durch viele Ärzte, die sich mehrenden Omnibusse und Lastwagen und der Gebrauch der Automobile seitens der Militärverwaltungen fast aller Großmächte.

Möge das Selbstfahrertum sich immer mehr vervollkommnen zum guten Gedeihen des Gewerbes, zum praktischen Wohle wie auch zum Vergnügen vieler Touristen!

## Wassertouristik.

### Motorbootfahrten.

Fast aller Fortbewegungsmittel zu Lande in touristischer Beziehung ist gedacht worden, und bliebe nur noch übrig, einige Beachtung denen zu Wasser zu schenken. Der Wassersport als solcher wäre als in unsere Touristik nicht passend vollständig außer Acht zu lassen, und nur die Wasserfahrten kämen hierbei in Betracht. Auf kleinen Flüssen werden solche mittelst gewöhnlichen Bootes ausgeführt, die aber auf reißenden Strömen und in anderen Gewässern nicht zur Verwendung kommen können; denn einerseits würden sie Gefahr laufen, in Stromschnellen zu geraten, und beim Aufwärtsfahren könnten solche kleinen Boote dem Gegendrucke nicht genügend Widerstand leisten; anderseits aber würden sie auch nur ein bloßes Spiel der Wellen sein. Um dem heftigen Wasserdrucke entgegenzuarbeiten, hat man seine Zuflucht zu der Dampfkraft genommen, die durch einen Motor erzeugt und fortgepflanzt dem Boote eine außerordentliche Geschwindigkeit verleiht. Starke Gegenströmung wird von solch einem Motorboote ohne merklichen Widerstand überwunden, heftige Wellen werden leicht geteilt, sodaß sich das Motorboot, einem Dampfer im Kleinen gleichend, recht schnell bei uns eingebürgert hat. Welche Lust ist es heutzutage, in einem solchen kleinen Schiff mit einer außerordentlichen Geschwindigkeit an Schlössern und alten Burgen, an grünen Auen und wohlbestellten Feldern vorüberzueilen, während man in früheren Zeiten nur mühsam vorwärts gelangte! Welchen hohen Genuß

bietet diese rasch aufeinanderfolgende Abwechselung dem Auge! Auf der Elbe, auf dem Rhein und auf den Havelseen bei Berlin da tummeln sich Hunderte von solchen Motorbooten, zum Vergnügen der Bevölkerung. Aber auch auf der Ost- und Nordsee kann man diese Boote finden, wo solche während der Sommerszeit besonders der Unterhaltung der Badegäste dienen; wird doch z. B. zwischen Heringsdorf und Langeberg ein ständiger Motorbootverkehr aufrecht erhalten, nicht weil diese beiden Orte nicht verbunden wären, denn auf sehr schönen Waldwegen kann man dahin ebenfalls gelangen, sondern lediglich zur Kurzweil der Sommerfrischler.



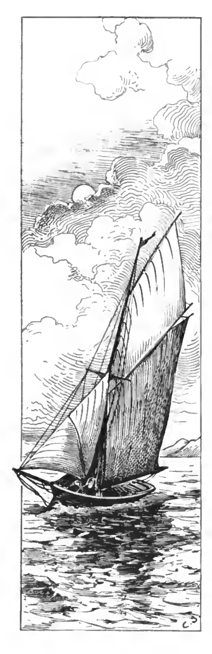
Badeleben an der Nordsee.

Aber nicht allein zur Erhöhung der Freude am Alltäglichen, sondern auch, wie aus dem Vorhergehenden ein wenig hervorleuchtete, zur Aufrechterhaltung des Verkehrs trägt das Motorboot im wesentlichen bei. Wie viele Ortschaften, an großen-Flüssen gelegen, müssen in Ermangelung einer Brücke ihre Zuflucht zu einem Motorboot nehmen, um im Verkehr keine Stockung eintreten zu lassen! Wie viele Industriewerke lassen Waren auf Dampfpinassen befördern, um schneller liefern zu können und die Beförderungsspesen zu verringern! Zwischen dem Fischerdorf Lauterbach auf der Insel Rügen und der vollständig vom Meere umgebenen Insel Vilm wird ein fortwährender Motorboot-Verkehr unterhalten, um die Bewohner der Insel, welch letztere übrigens während der Sommerszeit als beliebter Ausflugsort gewählt wird, mit Nahrungsmitteln zu versorgen. Auch zwischen dem Leuchtturme bei Swinemünde und dem Fest-

lande vermitteln eine Menge Motorboote ununterbrochen den Verkehr; ähnliches ist am Rhein der Fall, z. B. zwischen Aßmannshausen und Schloß Rheinstein. Wie sich der Mensch hierbei die Dampfkraft dienstbar gemacht hat, so ist er neuerdings auch bestrebt, die Elektrizität nützlich zu verwenden. Es hat sich daher unter dem Namen „Submerged Electric Motor Company“ eine Gesellschaft zur Ausnutzung einer eigenartigen Erfindung gebildet, die zum elektrischen Betrieb von gewöhnlichen kleinen Ruderbooten dienen soll. Der Apparat ist in der That eine vollkommene Neuheit. Die Elektrizität wird nicht durch einen im Boote selbst angebrachten Motor erzeugt, sondern letzterer befindet sich im Steuerruder und kann also für sich am Boot befestigt werden. In dem Flügel des Steuerruders steht eine Akkumulatoren-Batterie von 8 Elementen, die eine kleine Schiffsschraube in Bewegung setzt und dem Boot dadurch eine Geschwindigkeit von 4 Meilen pro Stunde erteilt; eine einmalige Ladung genügt für eine Strecke von etwa 30 Meilen. Solche elektrisch betriebenen Kähne werden für Spazierfahrten auf dem Wasser künftig sicher das bequemste Beförderungsmittel bieten. Neben der außerordentlichen Verwendbarkeit der Motorboote, mögen sie nun mittelst Dampfkraft oder Elektrizität betrieben werden, erfüllen im Verkehrsleben aber auch die Motorbootfahrten hinsichtlich unserer touristischen Betrachtung insofern



Eine Kahnfahrt-Idylle.
Auf dem Königsee. Von Wilh. Gause. Nach einer Imperial-Photogravüre von G. Heuer & Kirmse, Hofkunstverleger, Berlin W. 30.



einen sehr hohen Zweck, als durch sie alljährlich Tausende von Touristen nach entlegenen sehenswerten Gegenden geführt werden, und somit dürften auch sie einen wesentlichen Beitrag zur Hebung der Touristik liefern.

### Rudersport.

Vielfach aber werden die mittels Motor betriebenen Kähne nur in großen Strömen oder solchen Gewässern in Anwendung gebracht, welche einen erheblichen Tiefgang gestatten. Auf gewöhnlichen Flüssen, wie deren sehr viele unser engeres Vaterland aufzuweisen hat, kann man sie seltener finden, um so mehr aber sind die Wasserfahrten, die sich im Laufe der Zeit zum Rudersport ausgebildet haben, verbreitet und außerordentlich beliebt. Bietet doch eine solche Kahnfahrt ein herrliches Vergnügen, zumal wenn sie in aller Frühe ausgeführt wird, und man das Aufgehen des goldenen Sonnenballes zu beobachten Gelegenheit hat. Welche Unmenge reicher Abwechselungen ziehen an dem Auge vorüber, wenn das schwankende Boot ruhig und still durch die Fluten gleitet. An Sonntagen werden dann solche Kahnfahrten immer sehr gern von ganzen Vereinen, Familien und Gesellschaften unternommen, welche mittels sogenannter Stechkähne, die 40 und mehr Personen fassen, ihrem Ziele zugefahren werden. Musik und Gesang, Lachen und Scherzen und helle Freude an der schönen Natur, an alledem, was das Auge weit und breit schauet, das sind so immer die rechten Begleiter dieser Vergnügungsfahrten.

Hinter, neben und vor einem solchen Familienkahn da tummeln sich oft unzählige kleinere Boote, deren Insassen es vorziehen, neben der Annehmlichkeit des Genießens der Natur, auch die der Fortbewegung durch ihr „Selbst" zu besitzen. Vermöge der angebrachten Ruder kann man sie, ihrer Rockes und jeder Kopfbedeckung ledig, nicht selten im Hochsommer in weißen Hemdsärmeln in dem ermieteten „Auslegerboote" sitzen und kräftig eingreifen sehen, und wehe dem hurtigen Steuermann, wenn er dem Gange des flinken Schiffleins nicht seine volle Aufmerksamkeit schenkt! Eine wahre Lust ist es, in solch einem Kahn in schneller Bewegung rasch dahingleiten zu können, und die Freude, die innere Freude an diesem schönen Wassersporte, sie giebt sich auf allen vorübereilenden Gesichtern untrüglich kund. Deshalb sind eben auch die Kahnfahrten so ungemein verbreitet, und überall, wo auch nur möglich, da findet diese Wassertouristik eine große Schar Anhänger. Am Meer, z. B. in allen Ostseebädern, wie Heringsdorf, Göhren, Sellin, Binz und Saßnitz, werden während der Badezeit ständig Bootstationen unterhalten, lediglich zur Bequemlichkeit der Badegäste, und ununterbrochen befinden sich diese Kähne und Segelboote, sehr oft ein kühnes Spiel der Wellen bildend, unterwegs. Vom Rhein bis zur Oder, von der Nord- und Ostsee bis zur Donau, auf allen Flüssen, Seen und herrschaftlichen Parkteichen kann man zur Erhöhung der Freude, zur Pflege von touristischen Wasservergnügen Boote finden. Es haben sich daher auch Rudersportvereine gebildet, deren Mitglieder sich zur Aufgabe machen, den Wassersport in touristischer Beziehung zu betreiben, ein sehr lobenswertes Ziel, das allerseits Unterstützung verdient. Vorerst wohl mit dem Ruderwesen vertraut gemacht, werden von solchen Rudervereinen bald kleinere und größere Ausfahrten unternommen, und auf diese Weise von denselben manche Gegend erschlossen, die, bisher unbekannt gewesen, eben nur zu Wasser zu erreichen ist. In diesem Sinne hätten also auch die Wasserfahrten mittels Boot, sofern sie nicht zum regelrechten Sport ausarten, ihre Schuldigkeit zu thun, und wären dieselben hinsichtlich der Pflege der Touristik dringend zur Nacheiferung zu empfehlen.

## Luftschiffahrt.

Der Luftocean ist das einzige Feld, das sich der Tourist erst noch erobern muß. Die Bewegung, die einzelne Menschen im letzten Jahrhundert in der hohen Luftregion unternommen haben, ist in einer Art geschehen, von der sich die frühere Menschheit nichts träumen ließ; denn dieser Flug geschah in Luftballons, während die ersten Menschen immer nur von der Nachahmung des Vogelfluges geträumt haben. Wer denkt dabei nicht an die griechische Sage von Ikaros, der der Sonne entgegenzufliegen suchte, — wer nicht an die Worte Goethes:

„Doch ist es Jedem eingeboren,
Daß sein Gefühl hinauf und vorwärts dringt,
Wenn über uns, im blauen Raum verloren,
Ihr schmetternd Lied die Lerche singt,
Wenn über schroffen Felsenhöhen
Der Adler ausgebreitet schwebt,
Wenn über Wälder, über Seen
Der Kranich nach der Heimat strebt!“

Wer kennt nicht die Volksweise?

„O hätt' ich Flügel, könnt' ich fliegen!“

oder:

„Wenn ich ein Vöglein wär' und auch zwei Flügel hätt'!“

Rückert ruft sehnsüchtig aus:

„Gebt Flügel mir, zu fliegen hoch über Berg und Thal,
Mir Flügel, um zu wiegen mein Herz im Sonnenstrahl,
Mir Flügel, hoch zu schweben im Purpurmorgenrot —
Hoch über allem Leben, — hindurch durch allen Tod!“

und Emanuel Geibel:

„Ich weiß ein Land, wo aus sonnigem Grün
Um versunkene Tempel die Trauben glüh'n,
Wo die purpurne Woge das Ufer beschäumt
Und von kommenden Sängern der Lorbeer träumt.
Fern lockt es und winkt dem verlangenden Sinn,
Und ich kann nicht hin!
O, hätt' ich Flügel durch's Blau der Luft,
Wie wollt' ich baden im Sonnenduft!
Doch umsonst!“ —

Der gemütvolle Geschichtsschreiber Michelet hält die Bewegung des Fluges für so beglückend, daß er sagt: „Wenn Ihr den Vogel im Ei fragen würdet, es solle ihm freistehen, Mensch zu werden, ob er sein Los mit dem Eueren vertauschen wolle? — Er würde „Nein!“ sagen.“ —

Zwischen der Sehnsucht der Menschheit, zu fliegen — die Herrlichkeiten der Erde tief unter sich zu ihren Füßen, in stetig wechselnden, lieblichen Bildern zu sehen, eine stets angenehme Ortsveränderung genießen zu können, — und der deutschen Wanderlust besteht vielleicht ein geistiges Band, das tief in der Psychologie der Menschenbrust, in der Physiologie des Nervennetzes und im Gemütsleben der deutschen Volksseele begründet ist. Denn die Wissenschaft lehrt, daß ein Teil des großen Zellenstaates, aus dem der Mensch besteht, täglich abstirbt und sich erneut, sodaß in uns täglich eine Verjüngung vorgehen müßte, wenn wir naturgemäß und gottgewollt lebten, und sich die jungen Zellen aus der denkbar reinsten Naturnahrung bilden würden. Die Ärzte sagen, wir seien heute nicht mehr die Menschen, die wir gestern waren, wir seien in

uns einem steten Wechsel unterworfen, und es lebe in uns eine stete Furcht vor dem Altern und Sterben, eine ewige Sehnsucht nach Verjüngung und Auffrischung unserer Lebenskräfte, ein Drang nach besserer, angenehmer Veränderung. Nun ist die deutsche Wanderlust vielleicht das äußere Nachgeben und Nachgehen dieses innern Gefühls und Sehnens nach Veränderung und Verjüngung?

Dies kommt vielleicht gerade bei uns Deutschen am ehesten zum Ausdruck, weil uns von und vor anderen Nationen ein reges Gefühls- und Gemütsleben nachgerühmt wird, das eben eher fähig ist, leichten Seelenregungen zu folgen, als es Völkern eigen ist, die mehr Verstandes- und Geschäftsmenschen sind. —

So tritt vielleicht in der deutschen Wanderlust das Gefühl praktisch zu Tage, das der gesamten Menschheit als Sehnsucht nach der Lösung des Flugproblems im Blute liegt. So würde vielleicht Gabriele Reuter, die Poetin der Liebe zur Veränderung, die deutsche Wanderlust erklären. — Aber auch ein zweiter modernster Schriftsteller, Hans Rosenhagen, sagt: „Die Erklärung liegt in der einfachen Thatsache, daß die menschliche Natur Abwechselung fordert, daß man sich in dunklen Tagen nichts Herrlicheres denken kann als die Sonne, daß man sich auf dem Lande nach der Stadt und umgekehrt sehnt, daß Ruhe der Bewegung folgen muß, daß in sicheren Zuständen der Wunsch nach schwierigeren lebendig wird. — Schon die unbewußte Empfindung des Gegensatzes gewährt eine Genugthuung, weil sie das Lebensgefühl stärkt, indem sie Kräften und Gefühlen eine andere Richtung giebt und so die Vorstellung von deren Vermehrung und Erhöhung erweckt." —

Aber auch die wirkliche Verjüngung des Körpers durch die Fußwanderungen wird dem deutschen Wandertriebe im Gefühle liegen, denn es giebt thatsächlich keine Leibesübung, die bei gleichem Kraftaufwand so körper- und blutreinigend wirkte, so absondernd wäre, so Krankheit vorbeugend mechanisch wirkte als die Geh-Bewegung. Bei jedem Schritte erzittert die Gesamtmuskulatur des Körpers bis in die Eingeweide und schiebt bei jedem Tritt die zum Abwurf bestimmten Stoffe in den Abführungskanälen ein Stück weiter, sodaß fettleibige Personen in den ersten Marschtagen ununterbrochen diejenigen leiblichen Bedürfnisse zu befriedigen haben, die sich poetisch nun einmal nicht verherrlichen lassen. Diese Fett- und andere Absonderung erleichtert oft dickleibige Leute auf ihren längeren Wanderungen derart, daß sie schlank, verjüngt und rosafarben aussehen, und sogar schwache Augen wieder sehschärfer werden; es ist oft wunderbar, wie verjüngend längere Wanderungen wirken, wenn — wie schon früher gesagt — der verhängnisvolle „Alltröster" Alkohol grundsätzlich vermieden wird.

Ein weiteres Moment der Verjüngung ist die Freude, und die letzte Verkehrsfreude verspricht sich nun der Mensch von der ausgedehntesten

Entlastung von seiner Körperlichkeit: vom Fluge durch die Luft. Es ist aber keine Aussicht vorhanden, den Luftballon je so dienstbar für Flugreisen zu machen, daß solche Reisen auch Unbemittelten Genuß gewähren könnten, denn für jedes Kilogramm Gewicht ist 1 cbm Gas, also für einen Menschen von 70 kg Gewicht auch 70 cbm Wasserstoffgas nötig, und keine Maschine ist im Stande, einen solchen Hohlraum brauchbar gegen Wind und Wetter zu bewegen.

Der heutige runde Ballon ist ein Spiel des Windes; wer ihn besteigt, ist nicht mehr Herr seines Willens sondern ein Sklave der Windlinie; er hat sein Schicksal kaum noch halb in der Hand und kann froh sein, wenn er glücklich wieder an der Erde ist. Deshalb heißt der Luftschiffergruß nicht: „Glückauf!" — sondern: „Glückab!"

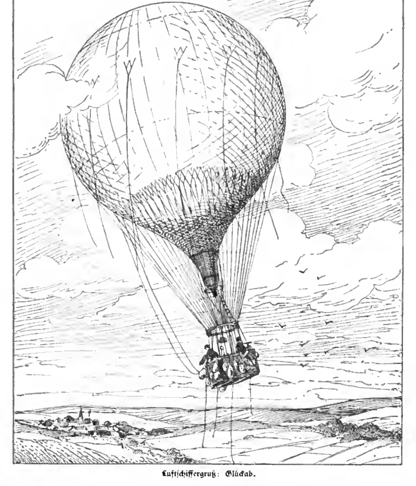
Wer sich einem Freiballon anvertrauen will, dem kann man — um ein Scherzwort zu gebrauchen — ruhig sagen, er möge seine Knochen nummerieren, damit er sie wieder zusammenfindet, wenn er — vielleicht etwas plötzlich — wieder aus den lichten Höhen unten angelangen sollte. Während aber dem Wanderer auf dem Rücken der Erdkugel warm wird, wird's dem Luftschiffer immer kälter; er braucht Pelze, namentlich Pelzschuhe, und damit ihm die innere Wärme nicht ausgeht, nimmt er den nötigen Ballast an gefüllten Rotweinflaschen und sonstigen kleineren Schmiermaterialien zur Anfeuchtung der Lebensradachse mit.

Doch darin stimmen alle Luftschiffer überein, daß es ein wahrhaft erhebendes Gefühl sei, hoch in der Luft, dem Himmel so nahe, zu schweben, wo kein Laut mehr von allem Gewimmel menschlicher Qual und Arbeit an das Ohr des Glücklichen dringt, der sich der Gottheit so nahe fühlt.

Indes werden auch mit diesen Freiballons schnelle, wenn auch oft unfreiwillige Ortsveränderungen erzielt. So flogen z. B. zwei Franzosen in 15 Stunden von Paris bis Norwegen, Berliner Militärs, welche bei Hamburg zu landen gedachten, kamen am Kyffhäuser zur Erde, und neuerdings beabsichtigt man sogar mittels Ballons die Sahara zu überfliegen. Der kühne Aeronaut will von Gabes in Tunis aufsteigen, um über Gadames bis zum Nigerknie, eine Entfernung von 1500 km, getrieben zu werden, begünstigt durch den Nordostwind, der während dreier Wintermonate hindurch mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 8 m in der Sekunde in der Höhe, in welcher der zu bauende Riesenballon schweben soll, weht.

Durch den Ingenieur Lilienthal, der seinen Versuchen zum Opfer gefallen ist, wurde nun praktisch zuerst der Weg beschritten, wie Vögel in der Luft zu fliegen, und er hat bereits 2000 kurze Flüge bis zu 250 m Weite ausgeführt mit mehr als 50 km Geschwindigkeit in der

Stunde Jetzt ist man dabei, diese Flugart zu vervollständigen und anzustreben, daß jeder normale Mensch mit eigenen Kräften — ähnlich wie Radfahrer — schwebend in die Weite ziehen kann.



Luftschiffergruß: Glückab.

Allerdings wird der Erreichung dieses idealen Endziels des Fliegens mittels Flugmaschine noch ein Stadium gründlichen Kennenlernens der Verhältnisse im Luftraum mittels eines sicheren lenkbaren Luftschiffs vorangehen müssen. Denn wenn es schon gefährlich ist, sich auf dem Wasser einem Segelboot anzuvertrauen, wenn man nicht zuvor tüchtig segeln und

steuern gelernt hat, so führt auch bei der Flugmaschine der kleinste Fehler ihres Lenkers unvermeidlich zum vernichtenden Unglück. Eine hinreichend sichere Gelegenheit, sich die nötige Kenntnis und Erfahrung im „Fliegen" d. h. im Steuern und in der ganzen Handhabung eines Luftvehikels zu verschaffen, gewährt nach übereinstimmendem Sachverständigenurteil bis jetzt einzig nur die berühmte Erfindung des Generals Grafen Zeppelin, deren gewaltige Überlegenheit in jüngster Zeit mittelbar auch durch die viel bewunderten, aber stets mit der äußersten Lebensgefahr verbunden gewesenen Fahrten Santos Dumonts auf das Glänzendste erwiesen worden ist.

Zu welcher Flugschnelligkeit man hier einst gelangen mag, wolle man an Beispielen aus dem Wanderfluge der Vögel entnehmen. Der Ornitholog Gätke berichtet, daß eine Meisenart, das „Nordische Blaukehlchen", in 9 Stunden von Helgoland bis an den Nil fliegt, das sind 400 geographische Meilen. In 3 Stunden fliegt der Rabe von Helgoland bis England, das sind 81 geographische Meilen, und der „Virginische Regenpfeifer" legt in einem Zuge — ohne auszuruhen — in 15 Stunden 800 geographische Meilen zurück; d. h. er fliegt in einer Stunde 53 geographische Meilen weit.

Die schnellste menschliche Ortsveränderung, die voraussichtlich je zu erreichen ist, wird durch die Flugbewegung erzielt werden, und die langsamste ist die Fußwanderung. Welche von beiden Ortsveränderungen den Menschen einst am glücklichsten machen wird, das bleibt noch sehr die Frage. Alle neueren Erscheinungen in unserer Überkultur deuten darauf hin, daß sich ein starker Zug: „Zurück zur Natur!" bemerkbar macht, und da ist die Fußwanderung am geeignetsten, zuerst zur Natur zurückzuführen; alle anderen Fortbewegungsarten führen im Fluge an den großen wie kleinen Naturschönheiten vorbei und lassen dem Auge keine Zeit zu eingehenden Betrachtungen und innigem Studium der Natur. Dieses Naturstudium an der Pflanzen- und Tierwelt besonders ist aber sehr notwendig, wenn sich der Mensch davon überzeugen soll, wie weit er selbst sich von der Natur entfernt hat, und welchen Weg er gehen muß, um seine, ihm verloren gegangene Natur wiederzufinden. Nicht in einzelnen Sportzweigen liegt das Heil der kommenden Menschheit, sondern in der innigsten Annäherung an die Natur, und dazu baut die beste Brücke von allen Bewegungsarten: die Fußtour. Der alte Seume hatte recht: es ginge vieles besser, wenn man mehr ginge. —

„Frischauf drum, frischauf im hellen Sonnenstrahl,
Wohl über die Berge, wohl durch das tiefe Thal!
Die Quellen erklingen, die Bäume rauschen all,
Mein Herz ist wie 'ne Lerche und stimmet ein mit Schall."

———

„O Wandern, o Wandern, du freie Burschenlust!
Da weht Gottes Odem so frisch in die Brust;
Da singet und jauchzet das Herz zum Himmelszelt;
Wie bist du doch so schön, o du weite, weite Welt!"

## Winter-Touristik.

Unsere Schrift behandelte bis hierher die Möglichkeiten einer Touristik während des Frühjahres, Sommers und Herbstes, und es wäre sonach, wenn Meister Eisbart mit seinem manchmal grimmigen Gesichte in unsere Lande zieht, übel um die vielen Freunde von Gottes freier, schöner und herrlicher Natur bestellt, wenn nicht der erfinderische Geist des Menschen hinreichend gesorgt hätte, Mittel und Wege zu finden, durch welche es uns auch im eisigsten Winter vergönnt ist, den touristischen Vergnügen obzuliegen.

Es ist daher mit Freuden zu begrüßen, daß sich die Meinung immer mehr Bahn bricht, daß gerade im Winter der Anblick einer Schneelandschaft oder eines Gebirgspanoramas in seiner stillen Hoheit auf das Gemüt des Menschen eine förmlich überwältigende Wirkung auszuüben vermag. Sind doch auf den besuchtesten Vogesenhöhen ebenso wie im Erz-, Riesengebirge und anderswo jetzt Unterkunftsräume, ja Gasthäuser zu finden, die auch in der rauhen Jahreszeit dem Ausflügler Obdach und Labung bieten und ihn davon überzeugen, daß die allerstarrende Gewalt des Winters schon mehr in das Gebiet des Märchens gehört. Eine bekannte Thatsache ist es, daß, wenn der nordische Gast unten im Thale in seiner düstersten Gestalt auftritt, und Nebel alles dicht einhüllt, die Höhen oben meist im schönsten Sonnenglanze liegen, und ein Temperaturunterschied von 10, 15 und mehr Grad, der Ebene gegenüber, den Touristen angenehm überrascht. Weltvergessen weilt sein Blick auf den über das Nebelmeer sich erhebenden Spitzen des Schwarzwaldes, des Jura und der fernen Alpen. Allerdings trifft man es nicht immer so günstig, und Nebel, Schneestürme und eisiger Nord können dem Wanderer ganz ungemütliche Stunden bereiten. Aber bietet nicht auch der Sommer Ungewitter mit Regengüssen, Sturm, Blitz und Hagelschlag? Vorsicht in der Auswahl des Tages ist ja zu allen Zeiten geboten. Februar und März sind im allgemeinen die geeignetsten Monate, um die Vogesen im Schneeschmuck zu bewundern. Wer die Gebirgsschönheiten im Winter genießen will, muß auch die nötigen Vorbereitungen treffen. Namentlich darf man sich nicht zu warm kleiden; das Schuhwerk muß fest und wasserdicht sein. Freilich, wenn frischer Schnee gefallen ist, dann sind auch die Vogesenhöhen dem Fußwanderer, unzugänglich und manchem, der an einem schönen, hellen Wintertage den Wald mit seinen mit glitzerndem Schnee behangenen Bäumen durchstreift, oder auf langer kahler, vielleicht hart gefrorener

5*

Landstraße mit angrenzenden Schneeebenen seinen Weg mühsam fortgesetzt hat, ist schon der Gedanke gekommen, welche Annehmlichkeiten und Vorteile ihm eine etwas schnellere Fortbewegung bringen würden. Ein Gebiet in kurzer Frist zu durchmessen, gewiß, dafür ist ja bei uns in den südlich gelegenen Teilen des Erdballs im Winter gesorgt. Mittels Schlittens, mittels Schlittschuhen kann man ohne besondere Anstrengung große Strecken zurücklegen, doch ist man hierbei immer nur an ein begrenztes Gebiet gebunden. Bei Schlittenfahrten ist man auf die Straßenlinie beschränkt, und unter Benutzung von Schlittschuhen wird uns die oftmals engumgrenzte Fläche einer künstlich erzeugten Eisbahn oder der zufällig zugefrorene Teich geboten. Auf fließenden Gewässern, welche in unseren Gegenden überdies seltener gefrieren, ist eine Verwendung dieser Fortbewegungsmittel in den meisten Fällen ganz ausgeschlossen. Da scheint denn, wie man so manchmal zu sagen pflegt, die Natur den Menschen wirklich verlassen zu haben; doch angeeifert durch sich selbst, durch seine Kraft, durch den ihm von Gott eingegebenen erfinderischen Geist, ist es ihm gelungen, Mittel und Wege ausfindig zu machen, durch welche es ihm ermöglicht wird, bei hohem Schnee weite Landstriche bergauf, bergab, entlang der Landstraße sowohl als auch quer über Wiesenfluren und dünne Eisdecken, unbehindert von den Einflüssen des Wetters zu eilen, nämlich mittels Schneeschuhen. Deren Nutzbarmachung, besonders in touristischer Hinsicht, das soll im Folgenden den Kernpunkt unserer Betrachtung bilden.

### Schneeschuhe und ihre Anwendung.

Die Schneeschuhe oder die Skier, wie der Fremdausdruck dafür lautet, stammen aus den nordischen Gebieten unserer Erde, daher, wo der ewige Schnee und das Eis zu Hause ist, und sie haben sich, vermöge ihrer immer mehr zu Tage tretenden praktischen Verwendung, schon sehr bei uns eingeführt. Sie bestehen, um eine kurze Erläuterung zu geben, aus zwei je 2,20 m langen glatt gehobelten Brettern, welche eine Stärke von vielleicht 1 cm und eine Breite von ungefähr 7 bis $9^1/_2$ cm haben. Vorn mit einer Spitzenaufbiegung versehen, ähnlich wie bei der etwas veralteten Form der Schlittschuhe, werden sie mittels Riemen an den Füßen festgeschnallt, und unter Zuhilfenahme eines mannshohen Stockes mit Eisenspitze, dessen man sich bei auszuübendem Drucke, um eine Wendung, einen Abstoß u. s. w. auszuführen, bedient, geht es hinaus ins weite, weite Schneefeld. —

### Bekleidung und Ausrüstung.

Ähnlich wie bei den Radfahrern, so ist es auch für die Skiläufer von hohem Werte, sich so bequem als möglich zu kleiden. Vor allen Dingen ist hierbei die Kniehose zu empfehlen, welche den Fuß und

das Knie, die für einen guten Skiläufer eine Hauptleistung zu übernehmen haben, von jedwedem Hindernis befreit. Zwei Paar dicke wollene Strümpfe angelegt, und darüber ein Paar feste Gamaschen gezogen, schützen den Fuß vor dem Eindringen der Kälte, und die Zehen, welche immer am leichtesten der Gefahr des Erfrierens preisgegeben sind, werden am besten durch Anlegung von sogenannten Lauparschuhen, die mit Fell gefüttert sind, geschützt.



Schneeschuhläufer auf der Fahrt im Erzgebirge. Keilbergturm mit Schutzhaus, 1244 m über dem Meere.

Als Kopfbedeckung wähle man eine Mütze, die man gleichzeitig als Schneehaube verwenden kann.

Der Hals, die Ärmel und die Taschen sind vor etwa eindringendem Schnee dadurch zu wahren, daß man sie eng verschließt.

Mit einfachen, mit Fell gefütterten Handschuhen würde einem Schneeschuhläufer nicht gedient sein, denn bald würde sich die anhaltend grimmige Kälte seinen Fingern in ganz empfindlicher Weise mitteilen. Es sind Fäustlinge zu empfehlen, die man bequem ein ganzes Stück über den geschlossenen Ärmel ziehen kann.

Schließlich sei noch für eine Schneebrille zu sorgen, die als Schutz gegen Schneeblendung von außerordentlichem Vorteil ist.

Die Ausrüstung eines Schneeschuhläufers besteht im Ganzen und Großen aus einem Ruckfack, der das Allernötigste in sich birgt. Eine

gute Landkarte und ein Kompaß sollen eine Hauptsache des Inhaltes bilden, um sich bei etwa vorherrschendem Nebel zurecht zu finden. Neben einem guten Taschenmesser sind noch mitzunehmen einige Zinkblechstücke, etwas Bindfaden, Riemen und Messingdraht, um nötigen Falles schnell einige Ausbesserungen vornehmen zu können. Der Rucksack wäre, um seinen Inhalt den Unbilden des Wetters nicht auszusetzen, mittels Regenklappe zu verschließen.

## Schneeschuhe als Verkehrsmittel.

Am frühesten hat man wohl die Schneeschuhe zur Jagd benützt, denn das edle Waidwerk dürfte hauptsächlich dazu beigetragen haben, daß diese wegen der großen Beweglichkeit und Schnelligkeit, welche sie dem Jäger verleihen, sich in frühester Zeit eines so hohen Ansehens erfreuten. Noch heute ist es in den nordischen Gegenden Brauch, die größeren Jagdtiere, Renntiere wie Elenwild, sowie den Wolf auf Schneeschuhen zu verfolgen und unter kluger Benützung der Boden- und Schneeverhältnisse auf der Flucht einzuholen. Der Schneeschuh wird hier umsomehr seinen Wert erweisen, je höher die Schneelage ist, mag diese nun locker oder von einer leicht gefrorenen Kruste bedeckt sein. Das Wild wird einsinken oder einbrechen und daher nur langsam vorwärts kommen, während der Jäger auf seinen Schneeschuhen, zumal wenn er die Vorteile eines leicht abfallenden Geländes für sich hat, um so schneller vorwärts gleitet. Wie häufig mußte früher die Jagd aufgegeben werden, weil zu hoher Schnee jedes Vorwärtskommen unmöglich machte!

Aber auch eine wesentliche Erleichterung der Berufsgeschäfte der Forstbeamten wird mit Hilfe des Schneeschuhes erreicht. Auf ihm eilt er dem Holzfrevler und Wilderer nach, auf ihm begiebt er sich mit dem Heuschlitten an die sonst kaum erreichbaren Futterplätze. Was früher eine Riesenanstrengung kostete, wird heute zum Vergnügen, denn zu Wegen, die jetzt in einer Stunde zurückgelegt werden, wurden früher 4—5 Stunden unter größter Anstrengung im Schnee stapfend gebraucht. Die Einführung des Schneeschuhes kann daher für die Bewirtschaftung des Waldes und Erhaltung des Wildes mit Recht als ein wahrer Segen bezeichnet werden. Thatsächlich sind auch alle Jäger und Forstbeamte, welche sich seiner bedienen, des Lobes voll, zumal dadurch nachweislich Hunderte von Stücken Wild mehr am Leben erhalten werden als früher. Es giebt Gegenden, wo bisweilen eine solche Menge Schnee fällt, daß ganze Gehöfte, ganze Dörfer von der Außenwelt abgeschnitten werden, und kein Mensch, keine Bahn, kein Schlitten kann den Bewohnern Nahrungsmittel bringen. In solchen Fällen, welche übrigens im Hochgebirge keine Seltenheit sind, ist es nur möglich, den ständigen Verkehr mittels Schneeschuhen aufrecht zu erhalten. Vermöge dieser wird der Arzt den Kranken Rettung, werden die Beherzten den Bedrängten Hilfe bringen. Ist

es doch schon vorgekommen, daß Handwerksburschen im Schnee liegend von Schneeschuhläufern aufgefunden und vor dem Tode des Erfrierens gerettet worden sind. Allein schon aus diesem Grunde erscheint es dringend geboten, für eine weitmögliche Verbreitung des Schneeschuhlaufens Sorge zu tragen, zumal dessen hohe Bedeutung im Interesse der Menschlichkeit und des Verkehrs weit über eine bloße Sportübung hinausgreift.

Neben der vorzüglichen Verwendung, die der Schneeschuh im Verkehre erfährt, erfüllt er aber auch hohe Anforderungen im Dienste des Heeres. In unserer waffenreichen Zeit, die alle nur denkbaren Vernichtungsmittel hervorbringt, hätte, um im Falle eines Krieges dem Gegner an Schnelligkeit und Taktik überlegen zu sein, auch der Schneeschuh seine Schuldigkeit zu thun, um die Palme des Sieges zu erringen. In Norwegen giebt es ganze Kompagnieen Schneeschuhläufer, welche als solche eine regelrechte Ausbildung genießen und im offenen Kampfe sehr hervorragende Dienste leisten. Bei uns führt sich der Schneeschuh nur langsam ein und wird zunächst nur für den Vorpostendienst verwendet. Bei hohem Schnee ist es ein Unmögliches für unsere Reiterei, den Aufklärungsdienst mit der Schnelligkeit auszuführen wie eine Abteilung Skiläufer, denn durch das fortwährende Einsinken der Pferde in den Schnee ermüden die Tiere, und nur mühsam schleppen sie sich vorwärts. Außerdem gleitet der Schneeschuhläufer so leis und geräuschlos dahin, daß er sich unbemerkt den feindlichen Stellungen nahen kann. Daraus folgt weiter, daß die Skiläufer auch als Seitendeckung einer auf der Straße marschierenden Abteilung vorzügliche Dienste leisten würden. Schließlich wollen wir noch auf die Vermittelung des Nachrichtendienstes verweisen, der in schneeigen Gebieten, durch die Schneeschuhläufer-Kompagnie ausgeführt, außerordentliche Vorteile bringen würde; es dürfte sich sonach neben gewiß noch vielen anderen Fällen, auf die hier näher einzugehen in unserer Schrift über Touristik keine Veranlassung vorliegt, der Schneeschuh im Dienste für das Vaterland außerordentlich gut bewähren. Die norwegischen Schneeschuhe, welche in dem deutschen Heere bereits mehrfach eingeführt sind und auch von den in den Reichslanden unterhaltenen Jägerbataillonen benutzt werden, wurden in Frankreich erst vor kurzem zu Landesverteidigungszwecken erprobt. Die Offiziere der Garnison von Briançon erhielten im vergangenen Winter den Auftrag, die Skier auf den Alpen zu versuchen, welche eben dank starken Schneefällen für derartige Manöver besonders geeignet erschienen. Die Versuche ergaben nun, daß die Skier jedenfalls der in der französischen Armee bisher benutzten „raquette“, d. i. dem kanadischen Schneeschuh, entschieden vorzuziehen seien. Letzterer besteht in einem viereckigen Rahmen, welcher die Fußfläche erweitert und das Auftreten sicherer macht, jedoch nur ein langsames und mühseliges Vorwärtsschreiten gestattet. Mit dem leichten, zwei bis drei Meter langen Ski durchfliegt der Soldat mit Leichtigkeit

18 Kilometer in der Stunde. Schwierigkeiten stellten sich erst in bewaldeten Gegenden ein. Es war nicht leicht, sich mit den langen Skier zwischen den Bäumen durchzuwinden. Da jedoch in Norwegen geübte Skiläufer auch in Waldungen flink laufen, so sollen mehrere französische Alpenoffiziere nach Skandinavien entsandt werden, um die Technik des Skilaufs eingehend zu studieren.

## Vergnügungsfahrten auf Schneeschuhen.

Seinen Hauptzweck erfüllt z. Zt. der Ski bei uns als Mittel zum winterlichen Vergnügen, und darauf wollen wir uns in Nachstehenden beschränken. Zunächst finden wir den Skilauf in der Hauptsache in den Gebirgen, einesteils weil man uneingeschränkter ganze Gebiete durchfahren kann als bei uns in der Ebene, wo man doch immer nur an begrenzte Strecken gebunden ist, andererseits aber auch, weil in jenen Gegenden mehr und länger Schnee fällt als in diesen. Es hat auch, von dieser Anschauung ausgehend und in Würdigung dieser großen Vorzüge, der Deutsche und Österreichische Alpenverein Bergführer im Skilauf ausgebildet, damit sie Touristen auf Schneeschuhfahrten ins Hochgebirge begleiten können, und viele winterliche Ausflüge werden dadurch wesentlich erleichtert, um die Reize, welche die schneebedeckten Berge dem naturfrohen Wanderer bieten, auszukosten.

Besonders in unserem Riesengebirge herrscht unter der Gunst der Witterung nicht nur in den Mittelpunkten des Hörnerschlittenverkehrs, sondern auch in davon weniger berührten Bauden reger Verkehr. Touristen auf Schneeschuhen und auf deutschen oder kanadischen Schneereisen durchqueren dann den Kamm nach allen Richtungen. In der Riesenbaude kann man Quartier nehmen und von dort aus täglich interessante Schlittenrundtouren ausführen. In Spindelmühle zur Winterfrische sich aufhaltende Mitglieder des deutschen und österreichischen Alpenvereins der Sektionen Prag und Görlitz machten von dort aus größere Ausflüge, oft ganz besonders schwierige Aufstiege, z. B. über das Cammel, durch den Teufelsgrund. Auch unsere übrigen deutschen Mittelgebirge, z. B. der Harz, der Thüringer Wald, der Schwarzwald, die Vogesen, der bayerische Wald, das Erzgebirge u. s. w., eignen sich zur Ausführung solcher Skifahrten in hervorragender Weise, und dieselben haben in den letzten Jahren bedeutenden Aufschwung genommen, um so mehr, als diese nicht nur sportlich, sondern auch praktisch ausgenützt werden. Ist doch in Norwegen der Schneeschuhlauf schon seit Jahrhunderten ein unentbehrliches Verkehrsmittel, und hatte doch Frithjof Nansen nach seinen Schilderungen in dem Werke „Auf Schneeschuhen durch Grönland“ seine Erfolge zum größten Teile dem Schneeschuh zu verdanken. —

Ein ähnliches, auch bei uns immer mehr sich einbürgerndes Fortbewegungsmittel bildet der

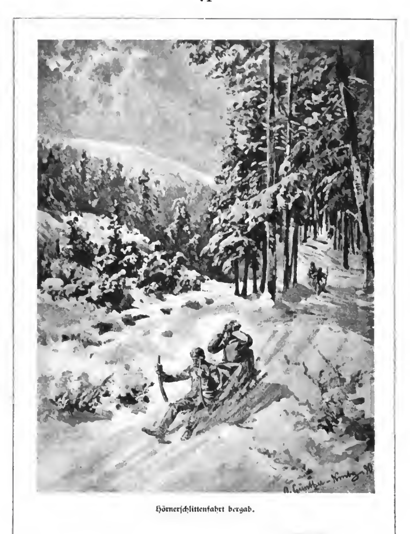
## Rennwolf,

ein mit Handgriffen versehener Schlitten, der allerdings weder in sportlicher noch in praktischer Beziehung mit den Schneeschuhen wetteifern



Hörnerschlittenfahrt bergauf.

kann. Während man mit diesen mitten in den Wäldern auf schmalen Wegen und Stegen seinem Ziele sich nähern kann, ist man bei jenem nur auf verschneite und vereiste Straßen, auf ausgefahrene Wege und gefrorene Wasserflächen angewiesen. Der Fahrer steht mit einem Fuße auf der einen Schlittenkufe, sich mit dem anderen Fuße fortwährend vom Boden abstoßend, und entwickelt eine ziemlich bedeutende Geschwindigkeit.



Hörnerschlittenfahrt bergab.

Praktisch mag es von nicht zu unterschätzendem Werte sein, daß man kleine Lasten auf dem Rennwolf befördern kann, welcher Umstand Ortschaften oder vielleicht auch nur Gehöften zu Gute kommt, deren Verbindungsstraßen bei Glatteis einen regelrechten Verkehr nicht zulassen. Neben der hohen Eigenschaft als Verkehrsmittel hat sich der Rennwolf aber auch schon als Rettungsapparat bewährt. Vermöge seiner 2 bis

$2\,^1/_2$ m langen Kufen ist ein Einbrechen auf schadhaftem oder gar schwächerem Eise fast ausgeschlossen. In vielen Städten ist er daher von der zuständigen Behörde zur Anschaffung empfohlen, um etwa im Eis eingebrochenen Personen als Rettungsmittel zu dienen. —

Auch hierbei versucht der erfinderische Geist des Menschen immer neue Verbesserungen einzuführen, und so werden neuerdings die Rennwölfe auch zusammenlegbar gearbeitet. Der Vorteil, den solche zerlegbaren Rennschlitten bieten, ist ganz bedeutend; kann man sie doch bequem mit in den Wagenabteil der Eisenbahn oder auf den Vorderplatz der Straßenbahn nehmen, während man in früheren Jahren dieselben immer nur verfrachten mußte, welcher Umstand nicht wenig zu einer fortschreitenden Verbreitung des Rennwolfes auch in unseren Gegenden beitragen dürfte.

Das am meisten bei uns gebräuchlichste Fortbewegungsmittel während des Winters bilden die Schlittschuhe, und da das

### Schlittschuhlaufen

in vielen engen Beziehungen zu unserer Touristik steht, so scheint es geboten, auch dieser winterlichen Unterhaltung hier Erwähnung zu thun. Ihren höchsten Zweck erfüllen wohl die Schlittschuhe beim Vergnügen. Schon von den frühesten Zeiten der Kindheit an, kaum daß die Kleinen mit dem Schulbesuch begonnen haben, wird von diesen das Schlittschuhlaufen gepflogen, und kann man besonders an den freien Schulnachmittagen das kleine Volk in ganzen Scharen lachend und scherzend auf der Eisbahn sich tummeln sehen. Spiele, als Haschen und Verstecken, werden ausgeführt, und allerlei Kunst- und Kurvenfahren werden geübt. Kurz, es ist eine Lust, dem Eislauf obzuliegen und schließt diese Wintertouristik alles in sich, was der Gesundheit zuträglich ist, nämlich Stärkung der Lungen und Muskeln. Aber auch Erwachsenen sei die Pflege dieses Wintervergnügens dringend empfohlen. Wie außerordentlich angenehm ist es für diejenigen, welche tagsüber in geschlossenen Räumen, zu Hause, im Amtszimmer oder in der Werkstätte sich aufhalten müssen, wenn sie nach Schluß ihrer Thätigkeit sich Bewegung durch Schlittschuhlaufen in reiner, frischer Luft verschaffen können! Und welche Lust ist es, diesem Vergnügen nicht nur auf Teichen, sondern auch auf Flüssen und Binnenseen obzuliegen? Freilich es muß dann schon bei uns eine ziemlich grimmige Kälte herrschen, wenn fließende Gewässer gefrieren; umso interessanter gestalten sich dann solche Schlittschuhfahrten. Denn das fortwährend veränderte Winterbild bietet dem Auge außerordentlich reiche Abwechselung, und schon dieser Umstand allein bedingt, dem Schlittschuhlaufen touristische Bedeutung beizumessen.

Endlich sei noch des

### Eissegelns mittels Eisjacht (Segelschlitten)

gedacht. Die Eisjacht, die ihre Entstehung den Amerikanern zu verdanken hat, besteht aus zwei eisernen Kufen, in deren Mitte zwei hölzerne

Balken, in Form eines Kreuzes verbunden, errichtet sind, an welchen das Segel befestigt ist. Das Eissegeln ist eine nicht zu unterschätzende Kunst und fast noch schwerer als das gewöhnliche Segeln; dafür aber ist auch das Vergnügen und der Reiz bei der rasenden Fahrt über weite Flächen so eigenartig, daß man nur immer und immer wieder bedauert, daß die Winter nicht länger sind, ja stets kürzer und milder zu werden scheinen. Die mit Eisjachten erreichbare ungeheure Geschwindigkeit erklärt sich aus der ganz geringen Reibung der Schlittenkufen im Vergleich zu dem Widerstand, den das Boot im Wasser findet. Während in Österreich das Eissegeln nur ganz vereinzelt bisher versucht wurde, ist es in Deutschland bereits heimisch und besonders auf dem Müggelsee und den großen Havelseen bei Berlin sehr beliebt geworden. —

In einem Artikel: „Segelschlitten und Schlittschuh-Segeln" macht Dr. Ramhorst darauf aufmerksam, daß die Eisjacht dasjenige Fahrzeug ist, das, von Menschenhand gebaut und Menschen transportiert, an Schnelle jeden Blitzzug und Schnelldampfer übertrifft, wenn man bei starkem Winde damit kreuzt.

Auf dem Müggelsee bei Berlin wird die Strecke zwischen Bellevue und Rübezahl, zu der ein Ruderer 20 bis 30 Minuten und ein Dampfer 12 bis 15 Minuten gebraucht, bei mäßigem Winde und leidlichem Eise mit einem gewöhnlichen Segelschlitten in 5 Minuten zurückgelegt.

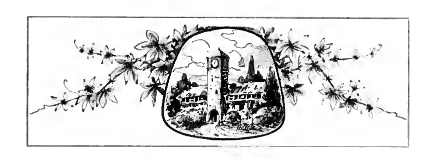
Auf dem Hudson-River hat man wiederholt Wettfahrten zwischen Eisjachten und den auf der Uferbahn verkehrenden Eisenbahnzügen veranstaltet und dabei die Geschwindigkeit einer Jacht auf über 50 m in der Sekunde festgestellt, während der schnellste deutsche D-Zug etwa 30 m in der Sekunde zurücklegt.

Der schwedische Kapitän Balck sagt, daß keine Bewegung so sehr an den Vogelflug gemahnt wie das Schlittschuh-Segeln.

Der Wind vermag also ein kreuzendes Segel bedeutend schneller zu treiben als er selber ist, während er einem Segel, das vor ihm treibt, eine größere Geschwindigkeit als er selber hat, nicht erteilen kann. —

Wie aus dem Vorstehenden hervorgeht, findet die Pflege der Touristik, im wahren Sinne des Wander-Reisens, während des Winters immer mehr Eingang. Die vielen Winterkurorte bieten den Fremden hinreichend Gelegenheit zur Ausübung aller nur möglichen Sporte und touristischen Vergnügungen. Finden doch in Davos allwinterlich Schneesportfeste statt, so wird in St. Ulrich im Grödener Thal und anderwärts dem „Rodeln" fleißig gehuldigt, ebenso im Riesengebirge den Hörnerschlittenfahrten. Wie erquickend ist gerade die Luft im Gebirge, wie wohlthuend die Ruhe und herzerfrischend eine schöne Winterlandschaft! So erweist sich also die ganze wintersportliche Bewegung als ein Ereignis von hoher nationaler Bedeutung, sowohl was die leibliche und geistige Hygiene unseres Volkes und namentlich unserer Jugend, als auch das wirtschaftliche Wohlergehen desselben anbelangt.

---



# I. Anhang.

Im Nachstehenden geben wir allen denjenigen, die Touristik im engeren oder weiteren Sinne pflegen wollen, als wesentliches Hilfsmittel zur Erreichung ihrer Bestrebungen, eine Zusammenstellung der bestehenden Vereinigungen, welche die Förderung der Touristik sich zur Aufgabe stellen.

**A. Deutscher und Österreichischer Alpenverein in seinen Sektionen.**

**B. Schweizer Alpenklub in seinen Sektionen.**

**C. Deutsche Touristen-Vereine.**

**D. Österreichischer Touristen-Klub.**

**E. Vereine für Hebung und Förderung des Fremdenverkehrs.**

Behufs Evidenthaltung und Vollständigkeit dieser Vereins-Statistiken, bitten wir die geschätzten Vereins-Centralen uns stets auf dem laufenden zu halten und Jahresberichte mit Vereins-Verzeichnissen zu senden an

Leipzig. Leo Woerl,
Herausgeber der Woerl'schen Reisebücher.

## A. Zusammenstellung der Sektionen des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins

Bestand Mitte März 1902: 275 Personen mit 52089 Mitgliedern.

| Orte | Gründungs-Jahr | Orte | Gründungs-Jahr |
|---|---|---|---|
| Aachen | 1894 | Cassel | 1887 |
| Aibling (Oberbayern) | 1901 | Chemnitz | 1882 |
| Admont (Steiermark) | 1893 | Cilli (Steiermark) | 1884 |
| Aichach (Bayern) | 1898 | Coburg | 1879 |
| Amberg | 1884 | Corvara (Tirol) | 1886 |
| Annaberg (Erzgeb.) | 1887 | Cortina d'Ampezzo | 1882 |
| Ansbach | 1887 | Cottbus (Prov. Bran- | |
| Apolda | 1901 | denburg) | 1901 |
| Asch (Böhmen) | 1878 | Danzig | 1889 |
| Aschaffenburg | 1897 | Darmstadt | 1870 |
| Augsburg | 1869 | Darmstadt, Sektion | |
| Aussee (Steiermark) | 1874 | Starkenburg | 1885 |
| Baden-Baden | 1889 | Deggendorf | 1900 |
| Bamberg | 1886 | Dessau | 1895 |
| Barmen | 1897 | Dillingen a/D. | 1896 |
| Bayreuth | 1889 | Donauwörth | 1896 |
| Berchtesgaden | 1875 | Dortmund | 1897 |
| Berlin | | Dresden | 1873 |
| Alpenvereinssektion | 1869 | desgl. akad. Sektion | 1901 |
| Akademische Sektion | 1889 | Düren (Rhein-Provinz) | 1899 |
| Sektion Mark Bran- | | Düsseldorf | 1889 |
| denburg | 1899 | Duisburg | 1902 |
| Biberach (Württemb.) | 1896 | Eger (Böhmen) | 1894 |
| Bielefeld | 1894 | Eichstätt | 1900 |
| Bludenz (Vorarlberg) | 1896 | Eisenach | 1887 |
| Bonn | 1884 | Elberfeld | 1891 |
| Bozen | 1869 | Elbigenalp (Tirol) | 1885 |
| Braunau-Simbach | 1887 | Erfurt | 1882 |
| Braunschweig | 1884 | Erlangen | 1890 |
| Bregenz (Vorarlberg) | 1869 | Essen a/Ruhr | 1886 |
| Bremen | 1886 | Fieberbrunn (Tirol) | 1884 |
| Breslau | 1878 | Forchheim (Bayern) | 1898 |
| Brixen | 1875 | Frankfurt a/M. | 1869 |
| Bromberg | 1901 | Frankfurt a/Oder | 1885 |
| Bruneck (Tirol) | 1870 | Freiburg i/Br. | 1881 |
| Brünn (Mähren) | 1881 | Freising | 1887 |
| Burghausen a/Salzach | 1885 | Fürth (Bayern) | 1882 |
| Campitello (Fassa) | 1891 | Füssen | 1887 |

| | |
|---|---|
| Fulda | 1887 |
| Fusch (Salzburg) | 1896 |
| Garmisch-Partenkirchen | 1887 |
| Gastein | 1883 |
| Gera (Reuß) | 1879 |
| Gießen | 1886 |
| Gleiwitz | 1895 |
| Gmünd i/Kärnten | 1897 |
| Gmunden | 1902 |
| Goisern (Ober-Österr.) | 1901 |
| Göppingen („Hohenstaufen") | 1902 |
| Görlitz (Schlesien) | 1883 |
| Göttingen | 1890 |
| Golling (Salzburg) | 1880 |
| Gossensaß (Tirol) | 1886 |
| Goslar a/H. | 1880 |
| Gotha | 1896 |
| Graz | |
| Alpenvereinssektion | 1870 |
| Akademische Sektion | 1892 |
| Greiz | 1881 |
| Guben | 1895 |
| Haag (Oberbayern) | 1898 |
| Haida (Böhmen) | 1887 |
| Hall (Tirol) | 1884 |
| Halle a/S. | 1886 |
| Hallein (Salzburg.) | 1884 |
| Hallstadt (Ob.-Österr.) | 1886 |
| Hamburg | 1875 |
| Hanau | 1894 |
| Hannover | 1885 |
| Heidelberg | 1869 |
| Heilbronn | 1892 |
| Hermagor (Kärnten) | 1884 |
| Hildburghausen | 1895 |
| Hildesheim | 1889 |
| Höchst a/M. | 1889 |
| Hof (Bayern) | 1897 |
| Hopfgarten (Tirol) | 1901 |
| Jena | 1882 |
| Immenstadt | 1874 |
| Imst (Tirol) | 1872 |
| Ingolstadt | 1882 |
| Innichen (Pusterthal) | 1869 |
| Innsbruck | 1869 |
| Ischl | 1874 |
| Kaiserslautern | 1893 |
| Karlsbad | 1902 |
| Karlsruhe | 1870 |
| Kempten (Algäu) | 1871 |
| Kiel | 1894 |
| Kitzbühel (Tirol) | 1876 |
| Kitzingen | 1887 |
| Klagenfurt | 1872 |
| Köln a/Rh. | 1876 |
| Königsberg i/Pr. | 1890 |
| Konstanz | 1874 |
| Kötschach (Kärnten) | 1894 |
| Krain | 1874 |
| Krefeld | 1894 |
| Krems a/D. | 1896 |
| Kreuzburg (O.-Schles.) | 1897 |
| Kufstein | 1876 |
| Kulmbach | 1894 |
| Landau (Pfalz) | 1898 |
| Landeck (Tirol) | 1876 |
| Landsberg a/L. | 1890 |
| Landshut | 1875 |
| Leipzig | 1869 |
| Lend-Dienten (Steiermark) | 1894 |
| Lengenfeld i/Vogtl. | 1897 |
| Leoben (Steiermark) | 1886 |
| Leutkirch (Württembg.) | 1881 |
| Liegnitz | 1894 |
| Lienz (Tirol) | 1869 |
| Lindau | 1879 |
| Linz (Ober-Österreich) | 1874 |
| Lübeck | 1892 |
| Ludwigshafen a/Rh. | 1889 |
| Magdeburg | 1884 |
| Mainz | 1883 |
| Mairhofen (Tirol) | 1871 |
| Mals (Tirol) | 1884 |
| Mannheim | 1889 |
| Marburg a/Drau | 1876 |
| Marburg (Hessen) | 1892 |
| Meiningen | 1890 |
| Meißen | 1893 |
| Memmingen | 1869 |
| Meran (Tirol) | 1870 |

| | |
|---|---|
| Metz (Lothringen) | 1888 |
| Miesbach (Oberbayern) | 1876 |
| Mindelheim (Schwab.) | 1900 |
| Minden i/Westf. | 1884 |
| Mittenwald a/Isar | 1874 |
| Mittweida i/S. | 1890 |
| Mittersill (Salzburg) | 1889 |
| Mondsee (Ob.-Österr.) | 1874 |
| Mülhausen i/Elsaß | 1885 |
| München | |
| Alpenverein | 1869 |
| Sektion Bayerland | 1896 |
| Sektion Oberland | 1899 |
| Murau (Steiermark) | 1894 |
| Mürzzuschlag (Steiermark) | 1887 |
| Naumburg a/Saale | 1892 |
| Neuburg a/D. | 1890 |
| Neukirchen i/Pinzgau | 1897 |
| Neumkirchen (Nieder-Österreich) | 1893 |
| Neu-Oetting (Bayern) | 1886 |
| Neustadt a/Haardt | 1897 |
| Neu-Ulm | 1879 |
| Nördlingen (Schwaben) | 1895 |
| Nürnberg | 1869 |
| Oberstaufen (Bayern) | 1897 |
| Obervellach (Kärnten) | 1873 |
| Oberwölz (Steiermark) | 1894 |
| Ölsnitz i/Vogtl. | 1893 |
| Osnabrück | 1889 |
| Passau | 1874 |
| Pforzheim | 1892 |
| Pfronten | 1885 |
| Pfunds (Tirol) | 1901 |
| Pirmasens (Pfalz) | 1897 |
| Plauen i/Vogtland | 1883 |
| Posen | 1899 |
| Prag | 1870 |
| Prien a/Chiemsee | 1893 |
| Prutz (Tirol) | 1889 |
| Radstadt (Salzkammergut) | 1883 |
| Rauris (Salzkammerg.) | 1897 |
| Rattenberg (Unt.-Innthal) | 1885 |
| Ravensburg | 1888 |
| Regensburg | 1870 |
| Reichenau (N.-Österr.) | 1886 |
| Reichenberg (Böhmen) | 1893 |
| Reichenhall | 1875 |
| Rosenheim | 1877 |
| Rostock | 1899 |
| Saalfeld a/Saale | 1890 |
| Saalfelden | 1887 |
| Salzburg | 1869 |
| St. Johann i/Pongau | 1876 |
| St. Jakob i/Defereggen | 1886 |
| St. Michael i/Lungau | 1885 |
| St. Pölten (N.-Österr.) | 1895 |
| St. Ulrich in Gröden (Tirol) | 1885 |
| Sand i/Taufers (Tirol) | 1873 |
| Schärding (N.-Österr.) | 1887 |
| Schladming (Steiermk.) | 1895 |
| Schliersee | 1902 |
| Schrobenhausen (Ob.-Bayern) | 1899 |
| Schwabach | 1892 |
| Schwaz (Tirol) | 1884 |
| Schweinfurt | 1898 |
| Schwelm (Westfalen) | 1902 |
| Schwerin (Mecklenbg.) | 1890 |
| Siegen a/Ruhr | 1880 |
| Sillian (Tirol) | 1889 |
| Sölden (Tirol) | 1874 |
| Sonneberg (Thüringen) | 1890 |
| Speyer a/Rh. | 1899 |
| Spital a/Drau | 1898 |
| Starnberg | 1902 |
| Steinach a/Brenner | 1884 |
| Sterzing (Tirol) | 1886 |
| Stettin | 1887 |
| Steyr (Ober-Österr.) | 1874 |
| Stollberg (Erzgeb.) | 1899 |
| Straßburg i/Elsaß | 1885 |
| Straubing | 1891 |
| Stuttgart | 1869 |
| Tecklenburg (Westfalen) | 1896 |
| Tegernsee | 1883 |
| Telfs (Tirol) | 1884 |
| Teplitz (Nordböhmen) | 1885 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tölz (Oberbayern) | 1881 | Weimar | 1885 |
| Traunstein | 1869 | Wels (O.-Österr.) | 1881 |
| Trient (Tirol) | 1887 | Welsberg (Pusterthal) | 1869 |
| Triest („Küstenland") | 1873 | Welschnofen-Karersee (Tirol) | 1898 |
| Troppau (Österreich-Schlesien) | 1886 | Wien, Alpenvereinssektion „Austria" | 1869 |
| Trostberg (Oberbayern) | 1873 | Akadem. Sekt. Wien | 1887 |
| Tübingen | 1891 | Wiesbaden | 1882 |
| Ulm a. D. | 1879 | Windisch-Matrei (Tirol) | 1900 |
| Vigo di Fassa (Tirol) | 1891 | Wolfenbüttel | 1894 |
| Villach (Kärnten) | 1870 | Wolfsberg (Kärnten) | 1875 |
| Waidhofen a/Ybbs | 1875 | Worms | 1899 |
| Waldenburg (Schlef.) | 1901 | Würzburg | 1876 |
| Warnsdorf (Böhmen) | 1887 | Zeitz | 1897 |
| Wasserburg a/J. | 1898 | Zell a/See | 1871 |
| Weiden | 1901 | Zwickau (Sachsen) | 1874 |
| Weilheim-Murnau (O.-Bayern) | 1881 | | |

Für Reisepläne resp. Fußtouren in die Alpen und in Gebirgsgegenden sei auf die einschlägigen Woerlschen Städte- und Thalführer aufmerksam gemacht:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Achensee | —.50 | Graz | —.50 | Reichenhall | —.50 |
| Allgäu (Oberstdorf | 1.— | Harz | 1.— | Rhönführer | 1.— |
| Ammersee | —.50 | Hirschberg i. Schl. | —.50 | Riesengebirge | 1.— |
| Aussee | —.50 | Innsbruck | —.50 | Rosenheim | —.50 |
| Bayr. Wald | 1.— | Isny | —.50 | Salzburg | —.50 |
| Berchtesgaden | —.50 | Klagenfurt | —.50 | Salzkammergut | 1.— |
| Böhmerwald | 1.— | Kohlgrub | —.50 | St. Johann i. Pongau | —.50 |
| Bozen-Gries | —.50 | Königsschlösser | —.50 | Semmering | —.50 |
| Brennerbahn | 1.— | Kufstein | —.50 | Sulbenthal | —.50 |
| Brixen | —.50 | Längsee | 1.— | Tegernsee | —.50 |
| Cortina d'Ampezzo | | Maria-Zell | —.50 | Tirol | 1.— |
| Eifel | —.50 | Meran-Mais | 1.— | Tölz-Krankenheil | —.50 |
| Erzgebirge | 1.— | Miesbach | —.50 | Wiener Neustadt Berggebiet | —.50 |
| Feldkirch | —.50 | Millstätter See | —.50 | Zell a. See | —.50 |
| Fichtelgebirge | 1.— | Mürzzuschlag | 1.— | Zermatt | 1.— |
| Gastein | —.50 | Oberstdorf | 1.— | | |
| Genfer See | 1.— | Pörtschach | —.50 | | |



## B. Zusammenstellung der Sektionen des Schweizer Alpenklubs.

| Name | Ort | Gründungs-Jahr | Geschäftsstelle der Sektionen |
|---|---|---|---|
| Central-Comité | Winterthur | | Winterthur |
| Sektion Aarau | | 1863 | Aarau |
| Sektion Am Albis | Zürich | 1897 | Rapperswil |
| Sektion Bachtel | Zürich | 1876 | Rüti |
| Sektion Basel | | 1863 | Basel |
| Sektion Bern | | 1863 | Bern |
| Sektion Bernina | | 1891 | Samaden |
| Sektion Biel | | 1882 | Biel |
| Sektion Blümlisalp-Wildhorn | | 1874 | Thun |
| Sektion Burgdorf | | 1879 | Burgdorf |
| Section Chaux-de-Fonds | | 1887 | La Chaux-de-Fonds |
| Sektion Davos | | 1886 | Davos-Platz |
| Section des Diablerets | | 1863 | Lausanne |
| Sektion Emmenthal | | 1889 | Großhöchstetten |
| Section Genevoise | | 1865 | Genf |
| Sektion Gotthard | | 1881 | Altdorf |
| Subsektion Hoher Rohn | | 1891 | Wädensweil |
| Section de Jaman | | 1894 | Vevey |
| Section Lägern | | 1900 | Baden |
| Sektion Lindenberg | Aargau | 1894 | Wohlen |
| Section Moléson | Freiburg | 1872 | Freiburg |
| Sektion Monte Rosa | | 1866 | Colombey |
| Sektion Mythen | | 1877 | Schwyz |
| Section Neuchâteloise | | 1876 | Neuchâtel |
| Sousſection Chasseron | | | Couvet |
| Sektion Oberaargau | | 1881 | Langenthal |
| Sektion Oberland | (Kt. Bern) | 1873 | Interlaken |
| Sektion Pilatus | | 1864 | Luzern |
| Subsektion Leventina | Bellinzona | | Bellinzona |
| Section Piz Sol | | 1873 | Mels |
| Section Piz Terri | | 1898 | Ilanz |
| Sektion Prättigau | | 1890 | Schiers |
| Sektion Randen | Schaffhausen | 1886 | Schaffhausen |
| Sektion Rhätia | Graubünden | 1863 | Chur |
| Sektion Roßberg | Zug | 1881 | Zug |
| Sektion Rorschach | | 1899 | Rorschach |
| Sektion St. Gallen | | 1863 | St. Gallen |
| Sektion Säntis | | 1869 | Herisau |
| Sektion Thurgau | | 1897 | Frauenfeld |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Sezoine Ticino | | 1872 | Pazallo |
| Sektion Titlis | | 1877 | Buochs |
| Sektion Tödi | Glarus | 1863 | Glarus |
| Sektion Toggenburg | | 1871 | Wattwyl |
| Sektion Unterengadin | | 1892 | Schuls |
| Sektion Uto | Zürich | 1863 | Zürich |
| Sektion Weißenstein | | 1886 | Solothurn |
| Sektion Winterthur | | 1879 | Winterthur |
| Sektion Zofingen | | 1874 | Zofingen |

Für Reisepläne nach der Schweiz eventuell im Anschluß hieran nach Italien sei auf die einschlägigen Woerlschen Reiseführer aufmerksam gemacht:

**Schweiz.**

| | |
|---|---|
| Basel | —.50 |
| Bern | —.50 |
| Bodensee | 2.— |
| Chur | —.50 |
| Davos | —.50 |
| Einsiedeln | —.50 |
| Genf u. d. Genfer See | —.50 |
| Gotthardbahn | —.50 |
| Gotthard, Einst u. Jetzt geb. | 5.— |
| Interlaken | —.50 |
| Lausanne | —.50 |
| Luzern | —.50 |
| Rheinfelden | —.50 |
| Rorschach | —.50 |
| Schweiz, geb. | 2.50 |
| Zermatt | 1.— |
| Zürich | —.50 |

**Italien.**

| | |
|---|---|
| Bologna | —.50 |
| Como | —.50 |
| Florenz | —.50 |
| Genua u. Riviera | 1.— |
| Italien, Kreuz- u. Querfahrten | 2.— |
| Mailand | —.50 |
| Neapel | 1.— |
| Padua | 1.— |
| Rom-Führer | 1.— |
| Romplan | —.50 |
| Sestri Levante | —.50 |
| Sicilien | 1.— |
| Venedig | —.50 |
| Verona | —.50 |



## C. Deutsche Touristen-Vereine.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Alzenau (Unterfranken) | Freigerichts-Bund | Hannover | Hannoverscher Touristen-Verein |
| Arnsberg | Sauerländischer Gebirgsverein | Harzburg | Harzklub (Centrale) |
| | | Holzminden | Sollingverein |
| Berlin | Touristenklub für die Mark Brandenburg | Homburg v. d. H. | Homburger Taunusklub |
| Crefeld | Wanderlust | | |
| Darmstadt | Odenwaldklub (Centrale) | Kassel | Niederhessischer Touristenverein |
| Deidesheim | Pfälzischer Verschönerungsverein | Mainz | Rheinischer Touristenklub |
| Detmold | Teutoburgerwald-Verein | Marburg a. Lahn | Oberhessischer Touristenverein |
| Dresden | Gebirgsverein f. d. Sächs.-Böhm. Schweiz | Marienberg (Westerwald) | Westerwaldklub |
| Driburg | Egge-Gebirgsverein | Mühlhausen i. Th. | Waldverein |
| Dürkheim-Bad a. d. H. | Drachenfelsklub | München | Deutscher Touring-Klub |
| Erlenfurt im Spessart | Spessart-Verein Lichtenau | Nimpsch | Verband der Gebirgsvereine an der Eule |
| Eßlingen a. N. | Schwäbischer Albverein | Oberaula | Knüllklub |
| Frankfurt a. M. | Frankfurter Touristen-Verein Altkingklub | Offenbach a. M. | Verschönerungsverein für Offenbach und Umgebung |
| " " | Staufenklub | | |
| " " | Taunusklub (Centrale) | Plauen | Verband vogtländ. Gebirgsvereine |
| " " | Touristenverein Frankonia | Prüm | Eifelverein |
| Frankfurt a. M.-Sachsenhausen | Loreley | Schneeberg | Erzgebirgsverein (Centrale) |
| Freiburg i. B. | Badischer Schwarzwald-Verein | Schotten i. Oberhessen | Vogelsberger Höhenklub |
| Friedberg | Taunusklub Wetterau | Stettin | Stettiner Touristenklub |
| Fulda | Rhönklub (Centrale) | | |
| Glatz | Glatzer-Gebirgsverein | Straßburg i. Els. | Vogesenklub (Centrale) |
| Hameln | Wesergebirgs-Verein | | |
| Hanau | Spessart-Touristenver. | Trier | Verein für Mosel, Hochwald u. Hunsrück |
| Hannover | Alter Hannoverscher Gebirgsverein | Wiesbaden | Wiesbadener Rhein- und Taunusklub |
| " | Hannoverscher Gebirgsverein | Wunsiedel | Fichtelgebirgsverein |

**Central-Ausschuß des Verbandes deutscher Touristen-Vereine von 1901—1905:**
Vogesen-Klub in Straßburg i. E.

**Verkehrs-Ausschuß des Verbandes deutscher Touristen-Vereine:**
Wilhelm Stauffer, Frankfurt a. Main, Fahrgasse 16, I.

## D. Österreichischer Touristen-Klub.

Centrale: Wien I, Bäckerstraße 6.

Sektionen:

| Sektion | Land |
|---|---|
| Aflenz-Thörl | Steiermark |
| Alm bei Saalfelden | Salzburg |
| Aspang | Nieder-Österreich |
| Baden bei Wien | Nieder-Österreich |
| Bischofshofen | Salzburg |
| Bozen | Tirol |
| Bruck-Fusch | Salzburg |
| Brünn | Mähren |
| Czernowitz | Bukowina |
| Dresden | Sachsen |
| Eisenkappel | Kärnten |
| Frohnleiten | Steiermark |
| Gams-Landl | Steiermark |
| Gmunden | Ober-Österreich |
| Graz | Steiermark |
| Hirschwang | Nieder-Österreich |
| Hohenberg | Nieder-Österreich |
| Horn | Nieder-Österreich |
| Innsbruck-Wilten | Tirol |
| Judenburg | Steiermark |
| Klein-Zell i. Hallbachthal | Nieder-Österreich |
| Klosterneuburg | Nieder-Österreich |
| Krems, Stein | Nieder-Österreich |
| Langenlois | Nieder-Österreich |
| Leoben | Steiermark |
| Lienz | Tirol |
| Linz | Ober-Österreich |
| Lofer | Salzburg |
| Mannersdorf | Nieder-Österreich |
| Mariazell | Steiermark |
| Nauders | Tirol |
| Ober-Drauburg | Kärnten |

| Sektion | Land |
|---|---|
| Payerbach | Nieder-Österreich |
| Salzburg | Salzburg |
| Scheibbs | Nieder-Österreich |
| Semriach | Steiermark |
| Spitz | Nieder-Österreich |
| St. Lambrecht | Steiermark |
| St. Peter Seitenstetten | Nieder-Österreich |
| St. Pölten | Nieder-Österreich |
| St. Wolfgang | Ober-Österreich |
| Steinakirchen a. Forst | Nieder-Österreich |
| Sterzing | Tirol |
| Stockerau | Nieder-Österreich |
| Ternitz | Nieder-Österreich |
| Waidhofen a. d. Ybbs | Nieder-Österreich |
| Weißenbach a. d. Triesting | Nieder-Österreich |
| Werfen | Salzburg |
| Wiener Neustadt | Nieder-Österreich |
| Wien | |

Centrale I: Bäckerstraße 6.
Sektion Wienerwald VI: Königsegg.
Sektion der Kunstfreunde I: Zedlitzgasse.
Sektion für Naturkunde I: Naturhistorisches Museum.

| Sektion | Land |
|---|---|
| Windischgarsten | Ober-Österreich |
| Zell i. Zillerthal | Tirol |
| Znaim | Mähren |

## E. Vereine für Hebung des Fremden-Verkehrs.

### Deutsches Reich.

| | |
|---|---|
| Aachen. | Verkehrs-Verein. |
| Altona. | Verkehrs-Verein. |
| Andernach a. Rh. | Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs. |
| Ansbach. | Verkehrs-Verein. |
| Arnsberg. | Bureau für Fremden-Verkehr. |
| Aschaffenburg. | Verschönerungs-Verein. Hausbesitzer- und Verkehrs-Verein. |
| Augsburg. | Verkehrs-Verein. |
| Baden. | Verkehrs-Verein. |
| Bamberg. | Verkehrs-Verein. |
| Barmen. | Verkehrs-Verein. |
| Bensheim. | Verschönerungs-Verein. |
| Berchtesgaden. | Verschönerungs-Verein. |
| Berlin. | Verkehrs-Verein. |
| Bielefeld. | Verkehrs-Verein. |
| Bonn. | Verkehrs-Verein. |
| Braunschweig. | Verkehrs-Verein. |
| Bremen. | Verkehrs-Verein. |
| Bremerhaven. | Verkehrs-Verein. |
| Bruchsal. | Gemeinnütziger Verein. |
| Cadolzburg. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Cleve. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Coblenz. | Verein zur Wahrung städtischer Interessen. |
| Coburg. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Colditz. | Verein zur Hebung des Geschäfts- und Verkehrs-Wesens. |
| Colmar, Elsaß. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Crefeld. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Cronberg. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Cuxhaven. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Danzig. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Darmstadt. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Deggendorf. | Verkehrs-Verein. |
| Dessau. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Detmold. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Doberan i. M. | Verkehrs-Verein. |
| Döbeln. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Donauwörth. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Dresden. | Verein zur Förderung Dresdens und des |
| | Fremden-Verkehrs, Carlstr. 30. |
| Düsseldorf. | Fremden-Verkehrs-Verein. |

| | |
|---|---|
| Eberbach a. N. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Eberswalde. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Eckernförde. | Verkehrs-Verein. |
| Eckernförde-Borby. | Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs. |
| Eichstädt. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Eisenach. | Thüringer Wald-Verein. |
| Eisenstein. | Verkehrs-Verein. |
| Eisleben. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Elberfeld. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Emden. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Eppstein. | Verkehrs-Verein. |
| Erding. | Verkehrs-Verein. |
| Erfurt. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Erlangen. | Verkehrs-Verein. |
| Falkenberg. | Verschönerungs-Verein. |
| Flensburg. | Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs. |
| Forchheim. | Verkehrs-Verein. |
| Frankfurt a. M. | Verschönerungs-Verein. Verschönerungs- und Verkehrsverein Bockenheim. |
| Frankenhausen a. K. | Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs. |
| Freiberg i. S. | Verkehrs-Verein. |
| Freiburg i. Breisgau. | Fremden-Verkehrs-Commission. |
| Fulda. | Verkehrs-Verein. |
| Furth i. W. | Verkehrs-Verein. |
| Fürth. | Verkehrs-Verein. |
| Füssen. | Verkehrs-Verein. |
| Garmisch-Partenkirchen. | Verschönerungs-Verein. |
| Gebweiler i. E. | Verkehrs-Verein. |
| Gelnhausen. | Verkehrs-Verein. |
| Gemünden. | Verkehrs-Verein. |
| Genthin. | Verkehrs-Verein. |
| Gernrode. | Verkehrs-Verein. |
| Görlitz. | Verkehrs-Verein. |
| Goslar. | Verkehrs-Verein. |
| Gotha. | Verkehrs-Verein. |
| Göttingen. | Verkehrs-Verein. |
| Graudenz. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Greiz. | Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs. |
| Grimma. | Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs. |
| Großheringen. | Verkehrs-Verein. |
| Groß-Lichterfelde. | Verkehrs-Verein. |
| Guben. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Günzburg. | Fremden-Verkehrs-Verein. |

| | |
|---|---|
| Gunzenhausen. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Halberstadt. | Verkehrs-Verein. |
| Hamburg. | Verein z. Förderung d. Fremden-Verkehrs. |
| Hameln. | Verkehrs-Verein. |
| Hamm i. W. | Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs. |
| Hanau. | Verein zur Wahrung städtischer Interessen. |
| Hannover. | Verein zur Förderung des Fremden-Verkehrs, Ernst August-Platz 5. |
| Harburg. | Verkehrs-Verein. |
| Heidelberg. | Gemeinnütziger Verein. |
| Heilbronn. | Verkehrs-Verein. |
| Helmstedt. | Verkehrs-Verein. |
| Herford. | Verkehrs-Verein. |
| Herzberg. | Verkehrs-Verein. |
| Hildburghausen. | Verkehrs-Verein. |
| Hildesheim. | Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs. |
| Hirschberg. | Verkehrs-Verein. |
| Hoerde. | Verkehrs-Verein. |
| Hof. | Verkehrs-Verein. |
| Holzminden. | Verkehrs-Verein. |
| Honnef a. Rhein. | Kurverein. |
| Jagstfeld. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Jena. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Ilsenburg. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Immenstadt, Algäu. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Ingolstadt i. B. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Isny i. W. | Verkehrs-Verein. |
| Kamenz. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Karlsruhe. | Verkehrs-Verein. |
| Kassel. | Verkehrs-Verein. |
| Kelheim. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Kempten. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Kiel. | Verein z. Förderung d. Fremden-Verkehrs. |
| König i. O. | Verkehrs-Verein. |
| Königstein, Sächs. Schweiz. | Verein z. Förderung d. Fremden-Verkehrs. |
| Königswinter. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Köslin. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Konstanz. | Kur- und Verkehrs-Verein. |
| Krefeld. | Verkehrs-Verein. |
| Landshut. | Verkehrs-Verein. |
| Landstuhl. | Verkehrs-Verein. |
| Lauban. | Verkehrs-Verein. |
| Lauscha. | Verkehrs-Verein. |

| | |
|---|---|
| Leipzig. | Verkehrs-Verein Leipzig. |
| Lichtenfels. | Verkehrs-Verein. |
| Liegnitz. | Handlungsverein. |
| Limburg a. Lahn. | Verkehrs-Verein. |
| Lindau. | Verkehrs-Verein. |
| Lissa. | Verkehrs-Verein. |
| Löbau. | Verkehrs-Verein. |
| Lübeck. | Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs. |
| Ludwigshafen. | Verkehrs-Verein. |
| Ludwigslust. | Verkehrs-Verein. |
| Lüneburg. | Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs. |
| Mainz. | Verein Altstadt. |
| Mansfeld. | Verkehrs-Verein. |
| Marbach a. N. | Verkehrs-Verein. |
| Marburg a. L. | Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs. |
| Meiningen. | Verkehrs-Verein. |
| Memel. | Verkehrs-Verein. |
| Merseburg. | Verkehrs-Verein. |
| Miesbach. | Verkehrs-Verein. |
| Minden. | Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs. |
| Mühlhausen i. Th. | Verschönerungs-Verein. |
| Mülhausen i. E. | Verkehrs-Bureau. |
| Müllheim i. B. | Verkehrs-Verein. |
| München. | Verein z. Förderung d. Fremden-Verkehrs. |
| Münden, Hann. | Verein z. Förderung d. Fremden-Verkehrs. |
| Münster i. W. | Verkehrs-Verein. |
| Murnau. | Verkehrs-Verein. |
| Nauheim. | Kur- u. Verkehrs-Verein. Verkehrs-Bureau. |
| Naumburg a. S. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Neckargemünd. | Verkehrs-Verein. |
| Neumarkt a. d. R. | Verkehrs-Verein. |
| Neumünster. | Verkehrs-Verein. |
| Neunkirchen. | Verkehrs-Verein. |
| Neustadt a. Aich. | Verkehrs-Verein. |
| Neustadt a. d. S. | Verkehrs-Verein. |
| Neustadt a. d. H. | Verkehrs-Verein. |
| Neustrelitz. | Verkehrs-Verein. |
| Neuwied. | Verkehrs-Verein. |
| Niedernhausen. | Verkehrs-Verein. |
| Niederlahnstein. | Verkehrs-Verein. |
| Norden. | Verkehrs-Verein. |
| Nördlingen. | Verkehrs-Verein. |
| Northeim. | Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs. |

| | |
|---|---|
| Oberammergau. | Verkehrs-Verein. |
| Oberlahnstein. | Verkehrs-Verein. |
| Oberstaufen. | Verkehrs-Verein. |
| Oberursel. | Verkehrs-Verein. |
| Oels. | Verkehrs-Verein. |
| Offenbach a. M. | Verschönerungs-Verein. |
| Orlamünde. | Verkehrs-Verein. |
| Osnabrück. | Verschönerungs-Verein. |
| Partenkirchen. | Verschönerungs-Verein. |
| Passau. | Verkehrs-Verein. |
| Perleberg. | Verkehrs-Verein. |
| Pforzheim. | Verkehrs-Verein. |
| Plauen. | Verkehrs-Verein. |
| Plettenberg. | Verkehrs-Verein. |
| Potsdam. | Verkehrs-Verein. Lindenstr. 51. |
| Querfurt. | Verkehrs-Verein. |
| Radebeul. | Verkehrs-Verein. |
| Radolfszell. | Verschönerungs-Verein. |
| Rappoltsweiler. | Reise-, Reklame- und Verkehrs-Bureau. |
| Ratibor. | Verkehrs-Verein. |
| Ratzeburg. | Verkehrs-Verein. |
| Ravensberg. | Verkehrs-Verein. |
| Rawitsch. | Verkehrs-Verein. |
| Regensburg. | Verein zur Hebung des Fremden-Verkehrs. |
| Rheydt. | Verkehrs-Verein. |
| Rosenheim. | Verkehrs-Verein. |
| Rothenburg a. d. T. | Verein Alt-Rothenburg. |
| Rudolstadt. | Verkehrs-Verein. |
| Rügenwalde. | Verkehrs-Verein. |
| Saalfeld. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Saarburg. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Sangerhausen. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Schandau. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Schleswig. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Schleiz. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Schliersee. | Verschönerungs-Verein. |
| Schmalkalden. | Verkehrs-Verein. |
| Schnaittach. | Verkehrs-Verein. |
| Schöningen. | Verkehrs-Verein. |
| Schwandorf. | Verkehrs-Verein. |
| Schwedt. | Verkehrs-Verein. |
| Schweinfurt. | Verkehrs-Verein. |
| Schwerin. | Verkehrs-Verein. |

| | |
|---|---|
| Schwerte. | Verkehrs-Verein. |
| Schwetzingen. | Verkehrs-Verein. |
| Sigmaringen. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Sondershausen. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Sonneberg. | Fremden-Verkehrs-Verein. |
| Starnberg. | Verschönerungs-Verein. |
| St. Ludwig. | Verkehrs-Verein. |
| Stolp. | Verkehrs-Verein. |
| Stralsund. | Gemeinnütziger Verein. |
| Straßburg i. E. | Verkehrs-Bureau. |
| Straubing. | Verkehrs-Verein. |
| Stuttgart. | Verein für Fremden-Verkehr. Königstr. 38. |
| Suhl i. Thür. | Verkehrs-Verein. |
| Tabarz. | Verkehrs-Verein. |
| Thale. | Verkehrs-Verein. |
| Thorn. | Verkehrs-Verein. |
| Tondern. | Verkehrs-Verein. |
| Traunstein. | Verkehrs-Verein. |
| Tübingen. | Verkehrs-Verein. |
| Tutzing. | Verkehrs-Verein. |
| Ulm. | Verkehrs-Verein. |
| Unna. | Verkehrs-Verein. |
| Wanne. | Verkehrs-Verein. |
| Wasserburg a. Inn | Verkehrs-Verein. |
| Wechselburg. | Verkehrs-Verein. |
| Weiden. | Verkehrs-Verein. |
| Weilburg. | Verkehrs-Verein. |
| Weimar. | Verein z. Förderung d. Fremden-Verkehrs. |
| Weißenfels a. d. S. | Verkehrs-Verein. |
| Wernigerode. | Verkehrs-Verein. |
| Wetzlar. | Verkehrs-Verein. |
| Wiesbaden. | Verkehrs-Verein. |
| Wittenberg. | Verkehrs-Verein. |
| Wolfenbüttel. | Verkehrs-Verein. |
| Wörishofen. | Verkehrs-Verein. |
| Wunsiedel. | Verkehrs-Verein. |
| Würzburg. | Verein z. Förderung d. Fremden-Verkehrs. |
| Zabern. | Verkehrs-Verein. |
| Zerbst. | Verkehrs-Verein. |
| Zittau. | Verkehrs-Verein. |

## Vereine für Hebung des Fremden-Verkehrs.

### Österreich-Ungarn.

| | |
|---|---|
| Bozen. | Verein für Fremden-Verkehr. |
| Bregenz. | Verein für Fremden-Verkehr. |
| Brünn. | Verkehrs-Verein. |
| Budweis. | Verkehrs-Verein. |
| Cilli. Steiermark. | Verkehrs-Verein. |
| Feldkirch. | Verkehrs-Verein. |
| Glatz. | Verkehrs-Verein. |
| Graz. | Verkehrs-Verein. |
| Innsbruck. | Landesverband für Fremden-Verkehr. |
| Kufstein. | Verkehrs-Verein. |
| Linz. Tirol. | Verkehrs-Verein. |
| Nikolsburg. | Verkehrs-Verein. |
| Olmütz. | Verkehrs-Verein. |
| Poertschach a. See. | Verkehrs-Verein. |
| Prag. | Verkehrs-Verein. |
| Salzburg. | Verkehrs-Verein. |
| Teplitz. | Nordwest-Gebirgs-Verkehrs-Verband. |
| Tetschen. | Gebirgs-Verein für die böhmische Schweiz. |
| Trient. | Verkehrs-Verein. |
| Triest. | Verkehrs-Verein. |
| Wien. | Wiener Verein für Stadtinteressen I Adlerg. 8. |
| | Wiener Fremden-Verkehrs-Klub I Kärntnerstraße 23. |
| Zell a. See. | Verkehrs-Verein. |
| Znaim. | Verkehrs-Verein. |

## Vereine für Hebung des Fremden-Verkehrs.

### Schweiz.

| | |
|---|---|
| Aarau. | Verkehrs- und Verschönerungs-Verein. |
| Appenzell. | Kur- und Verkehrs-Verein. |
| Arosa. Canton Graubünden. | Kur-Verein. |
| Baden. | Verkehrs- und Verschönerungs-Verein. |
| Basel. | Verkehrs-Verein. Stadthaus. |
| Bern. | Offizielles Verkehrs-Bureau. Bahnhof. |
| Biel. | Verkehrs-Bureau. Niedaugasse 62. |
| Cham. Canton Zug. | Verkehrs-Verein. |
| Chamounix. | Verkehrs-Verein. |
| Chur. | Verkehrs-Verein. Rathaus. |
| Davos. | Verkehrs-Verein. Promenade 23. |
| Elm. Canton Glarus. | Verkehrs-Verein. |
| Freiburg. | Verkehrs-Verein. |

| | |
|---|---|
| Gais. Canton Appenzell. | Verkehrs-Bureau. |
| Genf. | Verkehrs-Bureau. Quai des Bergues. |
| Glarus. | Verkehrs-Verein. |
| Interlaken. | Oberländisches Verkehrs-Bureau. |
| Lauffen. Canton Schaffhausen. | Verkehrs-Verein. |
| Lausanne. Canton Waadt. | Verkehrs-Verein. 13, Place St. François. |
| Linthal. Canton Glarus. | Verkehrs-Verein Linthal-Rüti. |
| Lugano. | Verkehrs-Verein. |
| Luzern. | Verkehrs-Bureau. |
| Mollis. Canton Glarus. | Verkehrs-Verein. |
| Montreux. | Verkehrs-Bureau. Avenue du Kursaal. |
| Pontresina. Canton Graubünden. | Verkehrs-Verein. |
| Rapperswil. Canton Zürich. | Verkehrs-Verein. Haus Schönegg. |
| Rorschach. Canton St. Gallen. | Verkehrs-Verein. |
| Schaffhausen. | Städtisches Verkehrs-Comitee. Vordergasse 2. |
| Solothurn. | Verkehrs-Bureau. Marktplatz. |
| St. Gallen. | Verkehrs-Verein. Schützengasse 2. |
| St. Moritz. Canton Graubünden. | Engadiner Verkehrsbureau. |
| Tarasp. Canton Graubünden. | Verkehrs-Verein. |
| Toggenburg. Canton St. Gallen. | Verkehrs-Verein. |
| Thun. | Verkehrs-Verein. Rathausplatz. |
| Thusis. Canton Graubünden. | Verkehrs-Verein. |
| Vevey. | Verkehrs-Verein. Quai Perdonnet 21. |
| Walzenhausen. Canton St. Gallen. | Verkehrs-Verein. |
| Zürich | Offizielles Verkehrs-Bureau. Börse. |

## Vereine für Hebung des Fremden-Verkehrs.

### Das übrige Ausland.

| | |
|---|---|
| Antwerpen. | Ligue „Anvers en Avant". Jacobsmarkt. |
| Belfort. | Bureau de renseignements. |
| Grenoble. | Verkehrs-Verein. |
| Kopenhagen. | Den danske Turistforenings Bureau. |
| Luxemburg. | Comité für Hebung des Fremden-Verkehrs im Großherzogthum Luxemburg. |
| Neapel. | Fremden-Verkehrs-Bureau Pro Napoli, Chiatamone 6. |
| Nizza. | Verkehrs-Verein. |
| Paris. | Verkehrs-Verein. |
| Stockholm. | Verkehrs-Verein. |

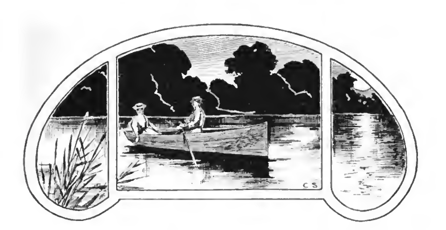
# II. Anhang.

An unsere Leser!

Eng ist mit der Touristik verbunden und als eine unerläßliche Gewohnheit und Pflicht-Erfüllung gilt heute das Versenden von Ansichtspostkarten an Freunde, Bekannte rc. In Würdigung dieses Umstandes fügen wir, da es nicht jedem Touristen vergönnt ist, sich auf dichterischem Gebiete zu bewegen, eine kleine Sammlung Postkarten-Verse bei, welche von touristischem Humor gewürzt, uns von Freundeshand zugegangen sind. Bei manchen dürfte allerdings das Motto angebracht sein: „Reim dich oder ich freß dich", allein der Tourist zieht es meistenteils vor, seinen Gefühlen in humorvoller Form Ausdruck zu geben. Weitere Original-Beiträge dieser Art sind uns zur Aufnahme in Neuauflagen unserer Schrift willkommen, und im voraus wird für solche gedankt. Auf Wunsch werden wir uns gern revanchieren durch Zusendung von illustrierten Postkarten. Benützern der Woerl'schen Reiseführer senden wir gern Postkarten mit „Ex libris" des Woerl'schen Reisebücher-Verlags gratis zur Versendung auf den Reisen.

**Leo Woerl,**

Leipzig, 1902. Herausgeber der Woerl'schen Reisebücher.




Zwei Knaben froh und munter
Gucken den Berg hinunter:
Der Eine schreibt den Vers auf's Blatt,
Der And're ißt und trinkt sich satt.

---

Ich zählte heute die Moneten,
O sapperlot! die sind bald rar,
Drum Herr Papa, sei Du gebeten
Um „Moos“ — man zahlt hier alles bar!

---

Herrlich ist die Welt zu schauen,
Berg und Thal und Flur und Auen,
Doch bis in die fernsten Gauen
Thut man gern in's Bierglas schauen.

---

Wozu schmücken sich Berg und Thal
Und Städte und Dörfer sonder Zahl,
Wenn sie nicht möchten kommen hinein
In's Ansichten-Album Dein?
Drin wären auch diese Bilder gerne;
Ich schreibe drum sie aus der Ferne
Mit meinem Wandergruße dir,
Nimm freundlich sie auf, als Bote von mir!

---

Hier in diesem schönen Orte
Sind wir glücklich angekommen,
Meines Herzens Lebensworte
Hat der „Postbot“ mitgenommen.

Ich stund auf hohen Bergen
Und schau' hinab in's Thal
Da sah ich nichts als Nebel,
Nur Nebel überall.

---

Ach wie schön ist doch das Reisen
Und wie herrlich ist die Welt,
Doch man darf dies dann nur preisen,
Hat man in dem Beutel — Geld.

---

Deine Berge, deine Thäler,
Holdes trautes Land Tirol,
Fachen an der Liebe Sehnsucht
Zur Natur — nun „Lebewohl“!

---

Regengüsse, milde Näße,
Haben uns den Weg verlegt,
Rundum lieblich angefeuchtet,
Haben Hohn mir angeregt.
Von außen feucht, von Innen trocken,
Kehrten wir zum Kruge heim,
Wo noch manche and're hocken —
Schreiben wir den nassen Reim.

---

Angekommen froh und munter,
Send' ich Euch der Liebe Gruß,
Was wir bisher sah'n, erlebten,
War ein wahrer Hochgenuß.

Lege diese Karte fein
In dein Album hübsch hinein,
Doch die Grüße, die d'rauf steh'n,
Sollen Dir zu Herzen geh'n.

Ansichtskärtlein droben
Mit dem weiten Blick,
Freundlich bist verwoben
Du in mein Geschick.

Mir zu Häupten blinken
Wie ein Königskranz
Rund umher die Zinken
In der Sonne Glanz.

An der Quelle saß der Knabe,
Wollte sich im Wasser baden:
Ich saß auch an einer Quelle,
Denn ich saß vergnügt beim „Spaten."

Im „Thale" war das Wetter schön,
Wir wollten auf des Berges Höhn,
Doch als wir oben angekommen,
Hat „Pluvius" uns recht mitgenommen.

Frisch gewagt ist halb gewonnen,
Dacht' ich, ging just auf die Reise,
Hab' viel Geld mir mitgenommen,
Teuer ist ja Trank und Speise;
Doch wie hier die Leut' uns schneiden,
Ist zu dumm — leicht wird mir's Scheiden.

Wem Gott will rechte Gunst erweisen,
Den schickt er in die weite Welt.
Die Hauptsach' ist jedoch beim Reisen
Recht viel Humor und recht viel Geld.

Leis spielt die See um des Schiffes Kiel,
So linde die Luft, so feierlich still:
Die Sonne versinket in Purpurglut —
Die Brandung rollt, es rauscht die Flut —
So köstlich wär' es, bestände nicht
Das Kartenschreiben — die schwere Pflicht!

Angelangt am Ziel der Reise
Deiner ich gedenken muß,
Sende in gewohnter Weise
Durch dies Kärtchen einen Gruß.

Friert es mich in diesem Haus,
Wärmer weiß ich and're.
Zieht der Lenz im Norden aus,
Nach dem Süd ich wand're.

Größer auf dem Berge
Dünk' ich mir zu sein,
Drunten wie die Zwerge
Sind die Menschen klein.

Es lud der Hausherr mich gar fein
Und höflich in sein Haus;
Ich zog gefällig bei ihm ein,
Er — zog dafür mich aus.

Auf dieser schönen Künstlerkarte
Empfang' den keuschen Kuß der Kunst!
Ich schwöre Dir bei meinem Barte,
Die Kunst ist ohne Liebe — Dunst.

Mühsam ist das Edelweiß
Auf dem Berg zu pflücken;
Mög' es Dir zum Lob und Preis
Dienen — zum Entzücken!
Drück' es freundlich an den Mund!
Meine Treue giebt es kund.

Ankunft sehr glücklich,
Gegend recht schön,
Essen erquicklich —
Auf Wiederseh'n.

Von dem Himmel strömt der Regen
Nun schon seit vier Tagen,
Alle Sommergäst' ergehen
Sich in bittren Klagen.
Hört dies Wetter nicht bald auf,
Setz ich weiter meinen Lauf.

Von Ferne grüßt der Alpen stolze Kette,
Umhüllt von blauer Nebel zartem Duft,
Ganz lind umfächelt mich die herbe Luft
Als kühler Gruß der schneebedeckten Gipfel.

---

Freundchen, gehst Du nach Salzburg,
Den Schirm häng' als Waffe Dir an!
Sollt' wirklich es einmal nicht regnen,
Als Sonnendach dient er Dir dann.

---

Im Nassen, im Nassen,
Im Graben lieg i,
A Stoan auf der Straß'n
Hat vom Rad g'schmissen mi;
Dös Radel, dös schaugt aus,
Daß's Koaner mehr kennt,
Mir wackeln die Boaner,
Und im Mund alle Zähn'd.

---

Ein Bleistift und ein Blatt Papier
Und wenige Minuten Zeit
Genügen, um zu zeigen Dir;
Ich denke Dein — voll Herzlichkeit.

---

Zwei Knaben tranken zusammen
Sich der Begeist'rung Flammen,
Den Einen macht' es fröhlich,
Der And're wurde selig. —

---

In die Berge mußt Du reisen,
Willst Du Freiheit seh'n! —
Aber oft bei teuren Preisen
Ist nicht Alles schön.

---

Viele Steine,
Müde Beine,
Aussicht keine.

---

Frisch auf! Frisch auf! Den Wanderstab ergriffen —
Rucksack geschnürt — im Beutel recht viel Geld:
Viel besser doch als Meilenfresser gelten,
Als sich vom Fenster aus beseh'n die Welt!

Mit lustigen Brüdern sitz' ich hier
In froher Stimmung bei dem Bier;
Damit Du's weißt, wer's alles sei,
Fügt jeder Gruß und Namen bei.

---

Ich sitze hier im Schatten grüner Linden,
Zu meinen Füßen weithin liegt die Stadt:
Ich schaue, staune, träume, sinne,
Wie schön doch Gott die Welt erschaffen hat.

---

Am Weg steht a Brünnerl,
Dort wasch' i mir's G'sicht;
Trau mir's Radel net anz'schaun,
Weil mir z'weh dabei g'schicht;
Mir bleibt in mei Trübsal
Nur an Trost' auf z'letzt,
Daß's Radel mei'm Freund g'hört,
Denn mein's ist versetzt.

---

Als ob alltäglich es Sonntag wär',
So fliegen wir durch die Lande,
Nur fliegt das Geld uns auch davon,
Daß schon es ist eine Schande.

---

Das Abendrot verglimmt im fernen Westen,
Auf kühle Matten senkt sich kühler Thau,
Um Sennerhütten klingen Abendglocken,
Rings glüht der Alpen heil'ger Wunderbau.

---

Wetter gut, frisches Blut,
Guter Stoff, feiner Soff.
Stimmung schön,
Auf Wiederseh'n.

---

Wer Glück hat und das Geld — nanu —
Bringt seine Zeit auf Reisen zu —
Versendet Karten ohne Rast und Ruh!

---

Wen Gott zu seinen Auserwählten zählt,
Und wem das Glück des Reisens zugemessen,
Soll „Woerl's Reisehandbuch" nicht vergessen,
Das zum Genusse erst das Auge stählt.

Vorläufig diese Karte nur,
Weil ich bald weiter wand're,
Mit bestem Gruß!
S'ist wenig zwar,
Doch schreib ich bald 'ne and're.

In Tirol nennt man in aller Ruh
Hoch und nieder, reich und arm per Du;
Doch wer seine Schritte nach Tirol gelenkt,
Lebt ganz gut, doch wird ihm auch nichts geschenkt.

Zwei Knaben in ergrauten Locken
Gemütlich bei der Kanne hocken,
Ergriffen bald von Dies und Das. —
Indessen bei so gold'nem Naß
Macht ein herzig Grüßchen Spaß.

Ueber wenig Platz verfügen
Kann ich auf der Karte hier,
Laß Dir d'rum mein'n Gruß genügen,
Ich habe hier recht viel Vergnügen;
Nächstens schreib 'nen Brief ich Dir.

Die Welt ist so schön, wenn man froh sie genießt,
Sich freut über jegliches Blümlein, das sprießt;
Doch wen die Strapazen der Reise verdrießen,
Kann alles auf Ansichtspostkarten genießen.

Es leuchtet der Mond,
Es funkeln die Sterne;
Es hat sich verlohnt
Der Zug in die Ferne;
Schade ist's nur,
Daß Du bist so ferne.

Glückselig ist doch jeder Mann,
Der zum „Vergnügen" reisen kann;
Von diesen Männern bin ich einer
Und denke in der Ferne Deiner!
Bei meinem Wirte wundermild,
Da saß ich heut zu Gaste,
Ich zeigte ihm Dein holdes Bild,
Der Mann darauf — erblaßte.
Er rief bewundernd, fragend aus:
„Und solch ein Lieb läßt man zu Haus?"

Reg'n und Reif'n,
Dös paßt net gut z'samm,
Und wer halt weit furt is,
Denkt: „Wärst doch dahoam!"
D' Leut, dö auf's Land gehn,
Wer'n eh schon pfitschnaß,
Bevor's noch recht durt san,
Dös macht halt koan'n Spaß.
Nur Anen freut's sakrisch,
Der schmunzelt und lacht,
Dös wird wohl der Mann sein,
Der d' Regenschirm' macht.

Grüß Gott mit hellem hohen Klang!
Der Gruß ist kurz, der Vers ist lang.

Viele Worte, wenig Sinn,
Ist nicht meine Sache,
Schöner find ich's umgekehrt,
Wie ich's heute mache.

Aus des Thales Brodem
Steig' ich gletscheran;
Luft, du Gottesodem,
Hast mir's angethan.
Wie ein König sitze
Stolz ich hier im Blau,
Unter mir die Blitze,
Nebelwolken grau.

Ich schreibe Dir, es wird nichts seltenes sein,
Den Mondscheinkartengruß bei Sonnenschein.

Ade! ihr schönen Thäler,
Ade! ihr luft'gen Höh'n;
Ich will als ein Erzähler
Jetzt gern nach Hause gehn —

Wir haben gesungen, getrunken
Und Deiner recht herzlich gedacht,
Der Nachtwächter hat schon gewunken —
Mein Liebchen, schlaf wohl, gute Nacht!

Freiheit, schöner Götterfunken,
Den mir bringt die Reisezeit,
Auf Dich hab' ich ausgetrunken
Oft mein Glas in Fröhlichkeit.

Durchschweife frei das Weltgebiet,
Willst Du die Heimat recht versteh'n;
Doch nimm den „Woerl" als Führer mit,
Willst Du nicht planlos irre geh'n.

Wozu denn sollen die See'n taugen
Hier auf den Bergen? — Es sind
Womit sie schauen zu aller Frist die Augen
Weil die Fernsicht so entzückend ist.

Ein Grüßchen und ein Küßchen,
Die sende ich voraus
Und melde ganz gehorsamst:
Ich komme bald nach Haus!

Jeder wollt' Dir Grüße senden,
Doch wir hatten nur in Händen
Eure Karte, drum verbriefen
Ihren Gruß die Unterschriften.

An die Reise werd' ich denken,
Leb' ich selbst noch 100 Jahr,
Weil sie, ach so schön und herrlich
Auf der ganzen Route war.

Nach Münka bin i kumme,
Hab mi fast nit auskennt,
Ein jeder von uns ist
Ins Hofbräuhaus g'rennt!

Mein Glas ist voll,
Drum auf Dein Wohl
Trink ich es aus,
Dir, altes Haus!

Die Gegend wär' prächti,
Man sehget weitmächti,
Die Aussicht wär' rar,
Wenn koa Nebi nit war.

Ueberall wohin wir kommen
Sind wir freundlich aufgenommen,
Jeder gratuliert mit Freuden
Uns, den jungen Eheleuten.

Wie man auf der Reis' sich trifft,
Siehst Du aus der Unterschrift;
Wir sind fröhlich, lachen, scherzen,
Grüßen Dich von ganzem Herzen.

Hab' mich eingetragen
In die Fremdenliste,
Kann mit Stolz jetzt sagen:
Hier gewesen bist de.

Wer reisen will,
Der schweig fein still,
Geh' steten Schritt,
Nehm' nicht viel mit,
Tret' an am frühen Morgen
Und laß daheim die Sorgen!
Philander von Sittenwald.

# III. Anhang.

Oftmals wird eine Reise schnell angetreten, und der Betreffende entdeckt dann zu seinem Verdrusse, daß er beim Einpacken dies oder jenes vergessen hat. Mancher ist auch etwas vergeßlich oder hat mit Reisefieber zu thun und ist nicht so veranlagt, um vor Antritt der Reise alles in Ruhe erwägen und zusammenzustellen, was er mitnehmen will bezw. muß. Wir geben in Nachfolgendem eine für Fuß- und Radtouristen besonders passende Zusammenstellung der in Frage kommenden Reisebedarfsartikel und im Anschluß hieran eine „Allgemeine Merktafel für größere Reisen für Damen und Herren", welche inhaltlich wohl den weitgehendsten Ansprüchen genügen dürfte. Für den Reisenden, der sein Gepäck so viel als möglich beschränkt, was ja immer das Praktischste ist, sind natürlich viele in der allgemeinen Merktafel aufgeführte Gegenstände überflüssig. Die nach dem Satze: „Wer vieles bringt, wird Manchem etwas bringen" gefertigte Zusammenstellung ist eben für das große Reisepublikum bestimmt und dürfte sich zur Durchsicht vor Antritt einer Reise empfehlen.

## Merktafel für Fußwanderer:

Das Gepäck für einen solchen, soweit er es gemäß seinen persönlichen Ansprüchen nicht voraussenden will, sei beschränkt — so leicht als möglich ausgerüstet, bleibt oberster Grundsatz in noch höherem Grade als für den Radfahrer. Für diesen bedeutet 1 Kgr. mehr nur $^{1}/_{10}$ Millim. Steigung per Meter.

### Ausrüstung:

leichtes Jägerhemd mit Umlegkragen
Jägerunterhose
2 Paar wollene Kniestrümpfe
wollene Leibbinde
Gummikragen zum Aufknöpfen
Kravatte und Halstuch
bunte und weiße Taschentücher

Nachthemd
leichte Tuchpantoffel
1 Paar doppelsohl. „Triumphstiefel"
leichter, wasserdichter Lodenrock mit 4 Außen- und 2 großen Innentaschen
leichter Lodenhut

Handschuhe aus Wildleder
starker Regenschirm mit gerader Krücke und Metallspitze
wasserdichter Rucksack
Scheere, Nadel und Faden, Knöpfe.

Taschenapotheke, Lanolin=Crème, Würfelzucker, Chokolade
Feldflasche mit kaltem Thee
Feldstecher, Notizbuch, Karten, Reisehandbuch.

Auf größeren Touren frische Wäsche vorauszusenden.

## Merktafel für Radtouristen:

Für eine Reise von 14 Tagen—; von 4 Wochen und darüber:

a. Kleidung:

| Für eine Reise von 14 Tagen | von 4 Wochen und darüber | |
|---|---|---|
| 1 leichtes Jägerhemd mit Umlegkragen | 2 desgl. | |
| leinene Unterhose bis ans Knie reichend | 2 " | |
| 2 Paar wollene Fahrstrümpfe | 3 " | |
| 1 wollene Leibbinde | 1 " | |
| 1 Gummikragen zum Aufknöpfen | 1 " | |
| 1 Kravatte | 1 " | |
| 3 bunte, 3 weiße Taschentücher | 6 u. 6 " | |
| 1 Unterleibchen | 2 " | |
| 1 Nachthemd | 2 " | |
| 1 Paar leichte Tuchpantoffel | 1 " | |
| 1 " doppelsohl. „Triumphstiefel" | 1 " | |
| 1 Radlergürtel | 1 " | |
| 1 Trikot=Fahrhose | 1 " | |
| 1 leichter wasserdichter Lodenrock mit 4 Außen= und 2 großen Innentaschen | 1 " | |
| 1 Weste mit großer Innentasche | 1 " | (übrigens entbehrlich!) |
| 1 leichter Lodenhut mit schmalem Rand | 1 " | |
| 1 Regenumhang | 1 " | |
| 1 Paar Handschuhe aus Wildleder oder Zwirn | 1 " | |

b. Ausrüstung des Rades:

| Für eine Reise von 14 Tagen | von 4 Wochen und darüber |
|---|---|
| Laterne, Glocke, Reitpeitsche, Cyklometer | desgl. |
| kleine Rahmentasche aus Leder | große |
| Gepäckhalter für den gerollten Mantel | desgl. |
| kleine Werkzeugtasche am Sattel | große |
| enthaltend: Schlüssel zu sämtlichen Schrauben, Schraubenzieher, Drahtzange, Kupferdraht, Öl= | desgl. |

| | |
|---|---|
| kännchen, Vorratsschrauben und Ventile, Bindfaden, Putzlappen Flickzeug, Gummi-Lösung für etwaige Reifendefekte | desgl. |

In der Rahmentasche für mehrwöchentliche Reise:
2 Reserveriemen, Putzlappen, Vorratsöl und Fett, Scheere, Nadel und Faden, Knöpfe, Verbandzeug.

c. als eisernen Bestand:
Ausweiskarte, Tourenbuch und Karten, Taschenapotheke, Lanolin-Crême, Würfelzucker, Chokolade, 1 Fläschchen Kola-Liqueur (Medikament.)

---

Obige Ausrüstung umfaßt nur Gepäck auf der Fahrt und nicht auch vorauszusendenden Anzug und Wäsche.

## Allgemeine Merktafel für größere Reisen.

### a) Für Damen

Arbeitstäschchen f. Handarbeit
Armband
Badeanzug
Beinkleider
Belegtes Brödchen, ges.
Bindfaden [Eier (Salz)
Benzin
Blumenpresse
Brausepulver [Zwicker
Brille, Staubbrille,
Bürsten (Kleider-, Nägel-, Zahn- u. Haarbürste)
Chemisette, Manschetten, Einheftstreif., Krausen
Cigaretten, Streichhölzer
Elektrisch. Blitzlicht-Etui
Eßbesteck
Fächer
Fahrrad
Fahrplanbuch
Gamaschen, Gummischuhe
Gepäckstücke, die alten Klebezettel darauf entfernen (abwaschen)
Geschenke
Haarnadel, Haaröl, Pomade, Haarpfeil, Haarband, Haarkräuselscheere
Häubchen
Halstuch
Handschuhe
Hemden (weiße — wollene — seidene)
Hüte, Hutnadeln
Jaquet
Insektenpulver
Kamm
Kissen (Luftkissen)
Kochmaschine m. Spiritus
Koffer
Kölnisches Wasser
Kosmetik
Leibbinden ꝛc.
Leim, flüssiger
Lorgnette
Medikamente (Handapotheke, Goldcrême, Heftpflaster (engl. Pflaster, noch besser d. neu. Heftpapiere carta adhaesiva), Chinin, Dover'sche Pulver, Citronensäure, Baumwolle, Senfpapier, Hoffmann's Tropfen, Opium, Karbolwatte, Streifen alte Leinwand f. Verbandzw., Pfeffermünzzeltchen, Salmiak und Karbol zu gleichen Teilen (Riechmittel gegen Kopfschmerz und Schnupfen)
Messer m. Pfropfenzieher
Mieder (Korsett)
Morgenhäubchen, Morgenkleid
Muff, Boa
Musikalien
Nachthemd, Nachtjacken, Nachthauben, Halstuch
Nähmaterial (Nähetui)
Negligéhäubchen, Negligéjacke
Notizbuch mit Bleistift, Notizblock
Opern-Glas (Fernglas)
Pantoffeln

Paßkarte bestellen
Pelzkragen, Pelzmantel, Pelzstiefel
Photographie mit Empfehlungsschreiben
Postadresse für nachzusend. Briefe angeben
Regenmantel
Reisebuch f. die betr. Reise
Reisegeld (Creditbriefe)
Reisekissen, Luftkissen
Reisekoffer, Reiseplaid
Reiselektüre
Reisetasche, Umhängetäschchen
Ringe
Rundreisebillet auf Richtigkeit der Coupons kontrollieren
Scheere
Schirm (Regen-, Sonnen-)
Schleier
Schminken, Puder
Schmuck (Ohrringe, Armreif, Uhrkette, Halskette, Fingerringe, Brosche
Schnuren, Schnürsenkel
Schreibmaterialien (Briefpapier, Federn, Tinte, Postkarten und Marken, Unterlage)
Schuhband
Schuhe
Schuhanzieher
Schürzen
Sicherheitsnadeln, Stecknadeln
Signalpfeife
Staubmantel
Stearinlicht
Stiefeletten (mit Schuhknöpfer)
Strümpfe (wollene), Strumpfband
Taschenthermometer
Taschentücher
Theatermantel
Tintenstift
Toilette (Straßen-, Reise-, Gesellschaftskleid)
Toilettenetui (Spiegel, Kämmchen, Seife, Schwamm, Handschuhknöpfer, Puder, Schminken 2c.)
Theelöffel, Trinkbecher
Tuch, wollenes, für Kopf oder Schulter
Uhr, Weckuhr, Uhrschlüssel
Unfallversicherungspolice bestellen
Umhangtasche
Unterhaltungsspiele, Karten, Domino
Unterleibchen, Unterjacken
Unterröcke (weiße, farbige)
Visitenkarten (mit Täschchen)
Weinfläschchen
Wäsche
Zahnpulver und Zahnbürste
Zeichenmaterialien (Skizzenbuch, Bleistifte, Malkasten, Feldstuhl und Feldstaffelei)
Zucker
Zündhölzer

## b) Für Herren.

Banknotentasche
Belegtes Brödchen, gef. Eier (Salz)
Bindfaden
Brille, Staubbrille (rauchgraue), Zwicker
Cigarren und Tabak, Cigarrenetui, Cigarrenspitze, Streichhölzer, Tabakspfeife, -Dose
Cognac (Kirschwasser)
Compaß
Cravatten
Eispickel
Elektr. Blitzlicht-Etui
Fahrrad
Fahrplanbuch
Feldflasche (Wein), in Leder oder Korkgeflecht mit Tragriemen
Fernrohr (Operngucker, Feldstecher)
Gamaschen
Gepäckstücke, alle alten Klebezettel darauf entfernen (abwaschen)
Geschenke
Gummischuhe
Halstuch (Halsbinde, Schlips)
Handschuhe
Havelock
Hemden (Nachthemd), Hemdkragen, Manschetten (Knöpfe)
Hosenträger
Insektenpulver
Kamm (Taschenkamm, Bürste, Seife, Zahnbürste)
Kissen (Luftkissen)
Kleidung (Rock, Hose, Weste, Hut 2c. zum Wechseln, zu Besuchen)
Kleiderbürste
Koffer
Kölnisches Wasser
Kopierapparat, Durchschreibheft
Korkzieher
Kleine Laterne
Leim, flüssiger
Messer (Taschenmesser)
Medikamente (Zucker, Chokolade, Brausepulver, Talg nebst lein.

Läppchen, kleinem Löffel, Chininpulver, Dover'sche Pulver, Citronensäure, Baumwolle, Engl. Pflaster, Heftpflaster, Salmiak und Karbol zu gleichen Teilen gegen Kopfweh und Schnupfen
Musikalien
Nadel, Nähfaden, Knöpfe
Notizbuch mit Bleistift, Notizblock
Ordensauszeichnungen
Papier (Briefpapier), Korrespondenzkarten, Briefmarken
Paßkarte bestellen
Photogr. Apparat
Pelzkragen, Pelzmantel
Photographie und Empfehlungsschreiben
Plaid (mit Riemen)
Postadresse für nachzusend. Briefe angeben
Rasierzeug und Spiegel
Reisebuch für die spezielle Reise (Spezialkarten)
Reisegeld (Creditbriefe)
Reisekissen, Luftkissen
Reisekoffer
Reise-Kopierapparat
Reiselektüre, Reiselexikon
Reisemütze (für Nachtfahrten)
Revolver (in Italien u. im Orient streng verboten!)
Rundreisebillet auf Richtigkeit der Coupons kontrollieren
Rucksack
Scheere
Schirm (Regen-, [Sonnen-)
Schlüsselring
Schreibmappe (Tinte, Feder 2c.)
Schuhband, Schuhe, Pantoffeln
Schuhanzieher, Schuhknöpfer
Schutzbrille (für Gletscherwanderungen)
Schwamm
Sicherheitsnadeln (Stecknadeln)
Signalpfeife
Stiefel (Schuhe)
Stock, (Bergstock, Steigeisen)
Strümpfe (Socken)
Taschenthermometer
Taschentücher
Tintenfaß (Federn), Tintenstift
Trinkbecher, Theelöffel
Überzieher [schlüssel
Uhr (Weckuhr), Uhr-
Umhängetasche (Couriertasche)
Unfallversicherungspolice bestellen
Unterhosen, Unterjacke (Leibbinde)
Visitenkarten
Vorstecknadel
Waffen (in Italien u. im Orient streng verbot.!)
Wäsche
Wetter- (Regen-) Mantel
Zeichenmaterial (Skizzenbuch, Malkasten)
Zahnpulver, Zahnbürste
Zündhölzer

## Notizen, die vor Antritt einer größeren Reise beachtenswert sind.

Fenster und Thüren schließen
Jalousien herunterlassen
Nachttischschublade herausziehen und an die Luft stellen
Waschgefäße mit Wasser füllen
Postadresse zum Nachs. d. Briefe angeben
Zeitungszustellung abmelden resp. zur Nachsendung beordern
Die Schlüssel abziehen und mit Etiquetten versehen.
Gashahn schließen
Elektr. Lampen etwas herunterschrauben
Pelzwaaren entsprechend behandeln
Hauswirt Kenntnis der Abwesenheit und Jemanden den Wohnungsschlüssel geben
Vögel u. Blumen entspr. unterbringen
Fahrräder aufhängen
Möbel einpfeffern und zudecken
Teppiche gut ausgeklopft, einpfeffern u. zusammenschlagen
Unfallversicherungspolice bestellen
Coupon (verfallende) abtrennen
Rundreisebillets auf die einzelnen Coupons kontrollieren
Entfernung aller alten Eisenbahn- u. Postbeklebungen auf den mitzunehmenden Gepäckstücken
Abschiedsbesuche machen vor Antritt einer größeren Reise
Reiseapotheke prüfen u. ergänzen lassen
Paßkarte bestellen
Empfehlungsbriefe vorbereiten für Bäder an den betr. Arzt 2c.




(Woerl's Reisebücher-Verlag Leipzig.)
Grösste Reisebücher-Collection der Welt.

# Woerl's Reisebücher-Verlag

Kaiserl. u. Königl. Hofverlagshandlung

**in Leipzig.**

*Wenn jemand eine Reise thut,*
*So kann er 'was erzählen,*

**aber nur dann, wenn er durch einen kundigen Führer auf alles Interessante, Schöne und Wissenswerte hingewiesen wird.**

Kurze und zuverlässige Auskunft über die bedeutenderen Städte, Thäler, Gebirge bieten

## Woerl's Städte- und Thalführer.

Vorrätig und zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

Kataloge der Woerl'schen Reisebücher versenden wir gratis und franko.

## Preussen und kleinere deutsche Fürstentümer.

Aachen —.50
Ahrthal —.50
Allenstein —.50
Altena —.50
Arenberg —.50
Barmen —.50
Berlin —.50
Bernburg —.50
Beuron —.50
Beuthen —.50
Bochum —.50
Bonn —.50
Boppard —.50
Braunfels —.50
Braunsberg —.50
Braunschweig -.50
Bremen und Bremerhav. -.50
Breslau —.50
Brieg (Bresl.) —.50
Bromberg —.50
Celle —.50
Charlottenbrn. -.50
Dangast —.50
Danzig —.50
Dessau —.50
Dortmund —.50
Driburg i. W. —.50
Duisburg —.50
Düren —.50
Düsseldorf -.50
Eberswalde —.50
Eifel —.50
Elberfeld —.50
Elberf.-Barm. 1.—
Elmen —.50
Emden —.50
Ems —.50

Essen a. R. —.50
Eupen —.50
Frankfurt a. M. -.50
Frkft. a. M., engl. -.50
Frkft. a. M., frz. -.50
Frankfurt a. O. -.50
Gelnhausen —.50
Gelsenkirchen -.50
M.-Gladbach —.50
Gleiwitz —.50
Glogau —.50
Gnesen —.50
Goerbersdorf —.50
Göttingen —.50
Graudenz —.50
Greiz —.50
Grünberg i. S. —.50
Guben —.50
Halberstadt —.50
Halle a. S. —.50
Hamburg —.50
Hameln —.50
Hamm —.50
Hanau —.50
Hannover —.50
Helgoland —.50
Helmstedt —.50
Heringsdorf —.50
Hirschberg —.50
Homburg v. H. —.50
Inselbad —.50
Insterburg —.50
Kassel —.50
Kattowitz —.50
Kiel —.50
Koblenz —.50
Kolberg —.50
Köln —.50

Köln, engl. —.50
Königsberg —.50
Köpenick —.50
Krefeld —.50
Kreuznach —.50
Lahnthal —.50
Landeck i. S. —.50
Langenau —.50
Langenschwalb. .50
Linz a. Rh. —.50
Lippstadt —.50
Lübeck —.50
Lüneburg —.50
Magdeburg —.50
Marienburg —.50
Memel —.50
Moselthal —.50
Mülheim a. d. R. -.50
Münster i. W. —.50
Neisse —.50
Neuenahr —.50
Neumünster —.50
Neuruppin —.50
Neuss —.50
Neustadt O.-S. -.50
Neustettin —.50
Niederwald —.50
Norden —.50
Norderney —.50
Northeim —.50
Oberlahnstein -.50
Odenwald und Bergstrasse 1.—
Oldenburg —.50
Osnabrück —.50
Paderborn —.50
Peine —.50
Polzin —.50

Posen —.50
Prenzlau —.50
Pyrmont —.50
Ratibor —.50
Rheinthal 1.—
Riesengeb. 1.—
Rostock —.50
Rothenfelde —.50
Rudolstadt —.50
Rügen —.50
Salzbrunn —.50
St. Goar —.50
Schlangenbad -.50
Schwedt —.50
Siebengeb. —.50
Siegen —.50
Soden —.50
Soden, engl. —.50
Spandau —.50
Stendal —.50
Stettin —.50
Stralsund —.50
Tangermünde -.50
Tarnowitz —.50
Taunus 1.—
Thorn —.50
Travemünde —.50
Trier —.50
Trier, franz. —.50
Wanderbuch f. Handw. 1.50
Warmbrunn —.50
Weissenfels —.50
Westerl.-Sylt -.50
Wetzlar —.50
Wiesbaden —.50
Wiesb., engl. —.50
Wildungen —.50

Wilhelmshav. -.50
Wismar —.50
Witten —.50
Wittenberg —.50

## Harz und Thüringen.

Berka a. Ilm —.50
Blankenburg i. Thür. —.50
Eisenach —.50
Elgersburg —.50
Frankenhaus. —.50
Erfurt —.50
Friedrichroda -.50
Gera —.50
Gotha —.50
Harz 1.—
Jena —.50
Ilmenau —.50
Koburg —.50
Kösen —.50
Liebenstein —.50
Lobenstein —.50
Meiningen —.50
Mühlhausen —.50
Naumburg —.50
Quedlinburg —.50
Saalfeld —.50
Salzungen —.50
Sangerhausen -.50
Sonneberg 1.—
Sonneberg, Umg.-Karte —.50
Thüringen 1.—
Weimar —.50

## Bayern.

Aibling —.50
Alexandersbad —.50
Allgäu 1.—
Altötting —.50
Ammersee —.50
Ansbach —.50
Aschaffenburg u. Spessart 1.—
Augsburg —.50
Bamberg —.50
Bayern, geb. 8.—
Bayreuth —.50
Bayrischer Wald 1.—
Berchtesgaden —.50
Bergzabern —.50
Bocklet —.50
Bodensee 2.—
Brückenau —.50
Cham —.50
Deggendorf —.50
Dettelbach —.50
Erlangen —.50
Fichtelgeb. 1.—
Frankenland —.50
Fränkische Schweiz —.50
Fürth —.50
Gleisweiler —.50
Hindelang —.50
Hof —.50
Kainzenbad —.50
Kaiserslautern -.50
Kaufbeuren —.50
Kempten —.50
Kissingen —.50
Kissingen, engl. —.50
Kissingen, franz. —.50
Klaushof —.50
Kohlgrub —.50
Königsschlösser —.50
Landau —.50
Landshut —.50
Lichtenfels —.50
Lindau —.50
Mainthal —.50
Miesbach —.50
Miltenberg —.50
Mittelfranken 1.—
München —.50
Neustadt a. S. -.50
Neustadt a. H ✕50
Niederbayern 1.—
Nördlingen —.50
Nürnberg —.50
Nürnberg-Fürth 1.—
Oberammergau 1.—
Oberammergau, engl. 1.—
Oberammergau, franz. 1.—
Oberbayern u. d. oberbayr. Gebirge 1.—
Oberfranken 1.—
Oberpfalz 1.—
Oberstdorf 1.—
Passau —.50
Regensburg —.50
Reichenhall —.50
Rheinpfalz 1.—
Rhön (Fulda) 1.—
Rhönspiegel 1.—
Rosenheim —.50
Rothenburg o. T. —.50
Schwaben u. Neuburg 1.—
Schweinfurt —.50
Seeon —.50
Spessart 1.—
Speyer —.50
Starnberger See —.50
Straubing —.50
Sulzbrunn —.50
Sulzbrunn, engl. —.50
Tegernsee —.50
Thalkirchen —.50
Tölz —.50
Trimburg —.50
Unterfranken 1.—
Veitshöchheim —.50
Waldsassen —.50
Woerishofen —.50
Würzburg —.50

## Provinz und Grossherzogtum Hessen.

Auerbach —.50
Bergstrasse 1.—
Bingen ✕—.50
Darmstadt ✕—.50
Ems —.50
Frankfurt a. M. -.50
Frankfurt a. M., engl. —.50
Frankfurt a. M., franz. —.50
Fulda u. Rhön —.50
Oeinhausen —.50
Giessen —.50
Hanau —.50
Homburg v. d. H. —.50
Jugenheim —.50
Kassel —.50
Lahnthal —.50
Langenschwalbach —.50
Lindenfels —.50
Mainz ✕—.50
Nauheim —.50
Nauheim, franz. —.50
Niederwald ✕.50
Oberlahnstein -.50
Odenwald —.50
Offenbach a. Main —.50
Schlangenbad -.50
Soden —.50
Soden, engl. —.50
Taunus 1.—
Wiesbaden —.50
Wiesbaden, engl. ✕.50
Wimpfen —.50
Worms —.50

## Württemberg.

Biberach —.50
Bodensee 2.—
Calw —.50
Cannstatt —.50
Crailsheim —.50
Donauthal 1.—
Donauwörth —.50
Ellwangen —.50
Friedrichshaf. -.50
Gmünd, Schwäb.- —.50
Hall, Schw.- —.50
Heilbronn —.50
Hohentwiel —.50
Isny —.50
Jagstfeld —.50
Jordanbad —.50
Maulbronn —.50
Nagoldthal 1.—
Reutlingen —.50
Rottweil —.50
Schwarzwald 2.—
Schwarzwaldbahn 1.—
Sigmaringen —.50
Stuttgart —.50
Ulm —.50
Wildbad 1.—
Wildbad, engl. 1.—
Wildbad, frz. 1.—

## Baden.

Allerheiligen —.50
Baden-Baden -.50
Bodensee 2.—
Bruchsal —.50
Donaueschingen —.50
Durlach —.50
Dürrheim —.50
Eberbach —.50
Freiburg i. Breisg. —.50
Gernsbach —.50
Grenzach —.50
Heidelberg ✕.50
Heidelberg, engl. —.50
Heidelberger Schloss ✕.50
Heidelberger Schloss, engl. -.50
Höllenthalbahn —.50
Karlsruhe ✕—.50
Konstanz —.50
Lahr —.50
Lichtenthal 1.—
Lörrach —.50
Mannheim —.50
Neckarthal 1.—
Offenburg —.50
Petersthal —.50
Pforzheim —.50
Radolfzell —.50
Reichenau, Insel 1.—
Schwarzwald 2.—
Schwarzwaldbahn 1.—
Triberg —.50
Ueberlingen —.50

## Sachsen.

Annaberg —.50
Bautzen —.50
Chemnitz —.50
Crimmitschau -.50
Dresden —.50
Erzgebirge 1.—
Freiberg —.50
Glauchau —.50
Königsbrunn —.50
Leipzig —.50
Meerane —.50
Meissen —.50
Oelsnitz i. V. —.50
Reiboldsgrün —.50
Riesa —.50
Sächs. Schweiz -.50
Schneeberg —.50
Zschopau —.50
Zwickau —.50

## Elsass-Lothringen.

- Elsass-Lothringen 1.—
- Hagenau —.50
- Kolmar —.50
- Metz —.50
- Mülhausen —.50
- Rappoltsweiler —.50
- Strassburg —.50
- Vogesen 1.—

## Oesterreich-Ungarn.

**Ober- u. Nieder-Oesterreich etc.**

- Baden b. Wien -.50
- Donauführer —.50
- Ischl —.50
- Ischl, franz. —.50
- Krakau —.50
- Linz a. d. D. —.50
- Neuhaus im Wr. Wald —.50
- Salzerbad —.50
- Salzkammergt. 1.-
- Semmering —.50
- Vöslau —.50
- Wels —.50
- Wien 1.—
- Wiener Neust. u. d. Berggeb. -.50

**Böhmen, Mähren.**

- Aussig —.50
- Böhmerwald 1.—
- Brünn —.50
- Budweis —.50
- Eger —.50
- Franzensbad —.50
- Giesshübl-Puchstein —.50
- Hohenfurth —.50
- Iglau —.50
- Karlsbad —.50
- Karlsbad, engl. -.50
- Königswart —.50
- Krumau —.50
- Leipa —.50
- Leitmeritz —.50
- Marienbad —.50
- Olmütz —.50
- Ossegg —.50
- Pilsen —.50
- Prag —.50
- Prahy (Prag) —.50
- Reichenberg —.50
- Rosenberg —.50
- Teplitz-Schön. -.50
- Tetschen-Bodenbach 1.—

**Steiermark, Kärnten etc.**

- Abbazia —.50
- Aussee —.50
- Gleichenberg -.50
- Görz —.50
- Grado —.50
- Grado, ital. —.50
- Graz —.50
- Klagenfurt —.50
- Längsee 1.-
- Leoben —.50
- Lussinpiccolo -.50
- Marburg —.50
- Millstätt.-See -.50
- Mürzzuschlag 1.—
- Neuberg —.50
- Neuhaus, Cilli -.50
- Pörtschach —.50
- Semmering —.50
- Südbahn 1.—
- Stein —.50
- Triest —.50
- Veldes —.50
- Weissensee —.50

**Tirol, Salzburg etc.**

- Achensee —.50
- Arco-Riva-Gardasee —.50
- Arlbergbahn 1.—
- Bludenz —.50
- Bozen-Gries —.50
- Bregenz —.50
- Brennerbahn 1.—
- Brixen a. E. —.50
- Cortina, dtsch. -.50
- Cortina, ital. —.50
- Feldkirch —.50
- Gardasee siehe Arco —.50
- Gastein —.50
- Innsbruck —.50
- Kufstein —.50
- Meran-Mais 1.—
- Pusterthal u. Kärntnerbahn 1.-
- Reutte 1.—
- Riva s. Arco —.50
- Rovereto —.50
- Salzburg —.50
- St. Johann i. Pongau —.50
- Suldenthal —.50
- Tirol 1.—
- Vorarlberg —.50
- Zell a. See —.50

**Ungarn.**

- Agram —.50
- Budapest —.50
- Donauführer 1.—
- Essek —.50
- Esztergom —.50
- Fiume —.50
- Gran —.50
- Györ (Raab) —.50
- Krapina-Toeplitz —.50
- Oedenburg —.50
- Osieku (Essek)
- Pozsony —.50
- Pressburg —.50
- Raab —.50
- Szegedin —.50
- Szegeden, ung. —.50
- Temesvar —.50
- Trencsin-Tepiicz —.50
- Trencsén-Tepl., ung. —.50

## Belgien, Holland.

- Amsterdam —.50
- Antwerpen —.50
- Ardennen —.50
- Belg. Seebäd. -.50
- Brügge —.50
- Brüssel —.50
- Gent —.50
- Haag —.50
- La Haye —.50
- Haarlem —.50
- Löwen —.50
- Lüttich —.50
- Maastricht —.50
- Namur —.50
- Ostende —.50
- Rotterdam —.50
- Schevening. 1.—
- Schevening., franz. 1.—
- Tournay —.50

## Italien.

- Bologna —.50
- Como —.50
- Como, italienisch —.50
- Florenz —.50
- Genua u. Riviera 1.—
- Italien, Kreuz- u. Querf. 2.—
- Mailand —.50
- Neapel 1.—
- Naples, engl. 1.—
- Naples, franz. 1.—
- Napoli, ital. 1.—
- Padua 1.—
- Rom-Führer 1.—
- Rome, franz. 2.—
- Romplan —.50
- Sestri Levante —.50
- Sicilien 1.—
- Venedig —.50
- Verona —.50
- Verone, franz. -.50
- Verona, ital. —.50

## Schweiz.

- Basel —.50
- Bern —.50
- Bodensee 2.—
- Chur —.50
- Davos —.50
- Einsiedeln —.50
- Genf u. d. Genfer See —.50
- Gotthardbahn —.50
- Gotthard, Einst und Jetzt, geb. 5.—
- Interlaken —.50
- Lausanne —.50
- Luzern —.50
- Rheinfelden —.50
- Rorschach —.50
- Säntis, Der Hohe 1.—
- Schweiz, geb. 2.50
- Zermatt 1.—
- Zürich —.50

## Verschiedene Länder.

- Afrika, geb. 7.—
- Amerika, geb. 7.—
- Australien, gb. 6.-
- Japan, geb. 20.—
- Kopenhagen 1.—
- Kreta 2.—
- London 1.—
- Lourdes —.50
- Auswanderer-Führer 1.—
- Balearen, gb. 60.-
- Los Angeles 1.50
- Luxemburg —.50
- Luxembourg, franz. —.50
- Madrid 1.—
- Bornholm —.50
- Bougie (Nordafrika) 30.—
- Mexiko, geb. 2.—
- Menschenfresser 3.—
- Nizza —.50
- Ostasien —.50
- Chicago 1.—
- Corsica und Sardinien 2.—
- Paris 1.—
- Samoa 1.—
- Schweden 2.—
- Spanien, geb. 9.—
- Span., Rundr. 4.—
- Cuba, geb. 2.—
- Dahomey 1.—
- Europa, geb. 8.—
- Stockholm —.50
- Sumatra, geb. 12.—
- Tunesien, geb. 3.—
- Um d. Welt 2.—
- Westindien 5.50

## Balkanstaaten, Orient.

Albanien u. Macedon. 1.—
Griechenland, geb. 5.—
Konstantinopel 1.—
Nord-Afrika geb. 3.—
Orientführer 2.—
Palästina, geb. 6.—
Paxos und Antipaxos 10.—
Pharaonenland, geb. 4.50
Ramleh, gr. Ausg. 20.—
Ramleh (Ägyp.) deutsch 1.—
Ramleh, engl. 1.—
Ramleh, franz. 1.—

## Woerl's Führer für Bäder, Kurorte u. Sommerfrischen.

Aachen —.50
Abbazia —.50
Achensee —.50
Alexandersb. —.50
Ammersee —.50
Arco-Riva —.50
Aussee —.50
Baden-Bad. —.50
Baden b. Wien -.50
Bayr. Wald 1.—
Belg. Seebäd. -.50
Berchtesgd. —.50
Bergstrasse Odenwald Neckarthal 1.—
Bergzabern —.50
Bernburg —.50
Berka a. d. I. —.50
Blankenbg. Th. —.50
Böhmerwald 1.—
Bornholm —.50
Bozen-Gries —.50
Brixen a. E. —.50
Brückenau —.50
Charlottenbr. -.50
Como —.50
Como, ital. —.50
Dangast —.50
Danzig (Zoppot) —.50
Davos —.50
Donaueschingen -.50
Driburg i. W. —.50
Dürrheim —.50
Eberbach —.50
Eberswalde —.50
Ems —.50
Erzgebirge 1.—
Fichtelgebg. 1.—
Fiume —.50
Frankenhaus. -.50
Franzensbad —.50
Friedrichroda -.50
Friedrichshf. —.50
Gardasee —.50
Gastein —.50
Genfer See 1.—
Genua u. Riviera 1.—
Giesshübl-Puchstein —.50
Gleichenberg -.50
Görbersdorf —.50
Görz —.50
Grado, dtsch. —.50
Grado, ital. —.50
Grenzach —.50
Hall, Schwäb. -.50
Harz 1.—
Helgoland —.50
Heringsdorf —.50
Hombg. v. d. H. -.50
Jagstfeld —.50
Ilmenau —.50
Inselbad —.50
Interlaken —.50
Jordanbad —.50
Ischl —.50
Ischl, franz. —.50
Isny —.50
Kainzenbad —.50
Karlsbad, deutsch —.50
Karlsbad, engl. -.50
Kissingen —.50
Kissgn., engl —.50
Kissgn., franz. —.50
Kohlgrub —.50
Kolberg —.50
Königsbrunn —.50
Königswart —.50
Kösen —.50
Krap.-Töpl. —.50
Kreuznach —.50
Kufstein —.50
Lahr —.50
Landeck —.50
Langenau —.50
Langenschwalbach —.50
Längsee 1.—
Liebenstein —.50
Lindenfels —.50
Lobenstein —.50
Lussinpiccolo -.50
Marienbad —.50
Meran-Mais 1.—
Millstätt. See —.50
Mürzzuschlag 1.—
Nauh., dtsch. —.50
Nauh., franz. —.50
Neuberg —.50
Neuenahr —.50
Neuh. b. Cilli —.50
Neuhaus im Wien. Wald —.50
Neust.-Neuh. —.50
Norderney —.50
Oberstdorf 1.—
Offenb. a. M. —.50
Ostende —.50
Petersthal —.50
Polzin —.50
Pörtschach —.50
Pyrmont —.50
Radolfzell —.50
Ramleh 1.—
Rappoltsweil. —.50
Reiboldsgrün —.50
Reichenhall —.50
Rheinfelden —.50
Rhön 1.—
Riviera 1.—
Rorschach —.50
Rosenheim —.50
Rothenfelde —.50
Rügen —.50
Salzbrunn —.50
Salzkammergut 1.—
Salzungen —.50
St. Johann i. P. —.50
Scheveningen 1.—
Schev., franz. 1.—
Schlangenbad -.50
Semmering —.50
Sestri Lev. —.50
Soden —.50
Soden, engl. —.50
Sommerfrisch.-führer —.50
Sonneberg 1.—
Sonneberg, Umg.-Karte —.50
Starnberger S. -.50
Suldenthal —.50
Sulzbrunn —.50
Sulzbr., engl. —.50
Taunus 1.—
Tegernsee —.50
Tepl.-Schön. —.50
Thalkirchen —.50
Thüringen 1.—
Tirol 1.—
Tölz-Krankenheil —.50
Travemünde —.50
Trencsin-Tepl. —.50
Trencsin-Tepl., ungar. —.50
Ueberlingen —.50
Veldes —.50
Vöslau —.50
Warmbrunn —.50
Weissensee —.50
Westerl. Sylt —.50
Wiesbaden —.50
Wiesb., engl. —.50
Wildbad, deutsch 1.—
Wildbad, engl. 1.—
Wildbad, frz. 1.—
Wildungen —.50
Wimpfen —.50
Woerishofen —.50
Zell a. See —.50

Woerl's Städte- & Thalführer

Preis: 50 ₰ & 1 M.

Allen **Behörden, Badedirektionen** etc. sei zur Anschaffung empfohlen:
**Woerl, Die Hebung des Fremdenverkehrs in Stadt u. Land.** II. ill. Auflage Preis M. 1.—

Zur Förderung des Fremdenverkehrs etc. übernehmen wir die **Herausgabe** und den **Verlag** von **Städte- und Bäderführern.** Interessenten wollen Anträge einreichen an **Woerl's Reisebücher-Verlag, Leipzig.**


12
Pasewalk
Gollnow

Albanien
Maced·
Griechen
geb.

## Woe

Aachen
Abbazia
Achensee
Alexande
Ammerse
Arco-Riv.
Aussee
Baden-Ba
Baden b.
Bayr. Wa
Belg. See
Berchtesg
Bergstras
Odenw
Neckar
Bergzabe
Bernburg
Berka a. c
Blankenb

Böhmerw
Bornholm
Bozen-Gr
Brixen a.
Brückena
Charlotte
Como
Como, ita
Dangast
Danzig (Z

Davos
Donauesc
Driburg i.
Dürrheim
Eberbach
Eberswald
Ems
Erzgebirg
Fichtelget
Fiume
Frankenha
Franzensb
Friedrichr
Friedrichs
Gardasee
Gastein
Genfer Se
Genua u.
Rivier
Giesshübl-
Puchstei
Gleichenb
Görbersdo
Görz
Grado, dts
Grado, ital

Zur Förder
und **Bäde**





